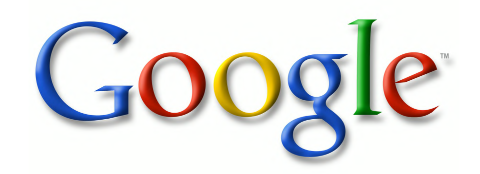
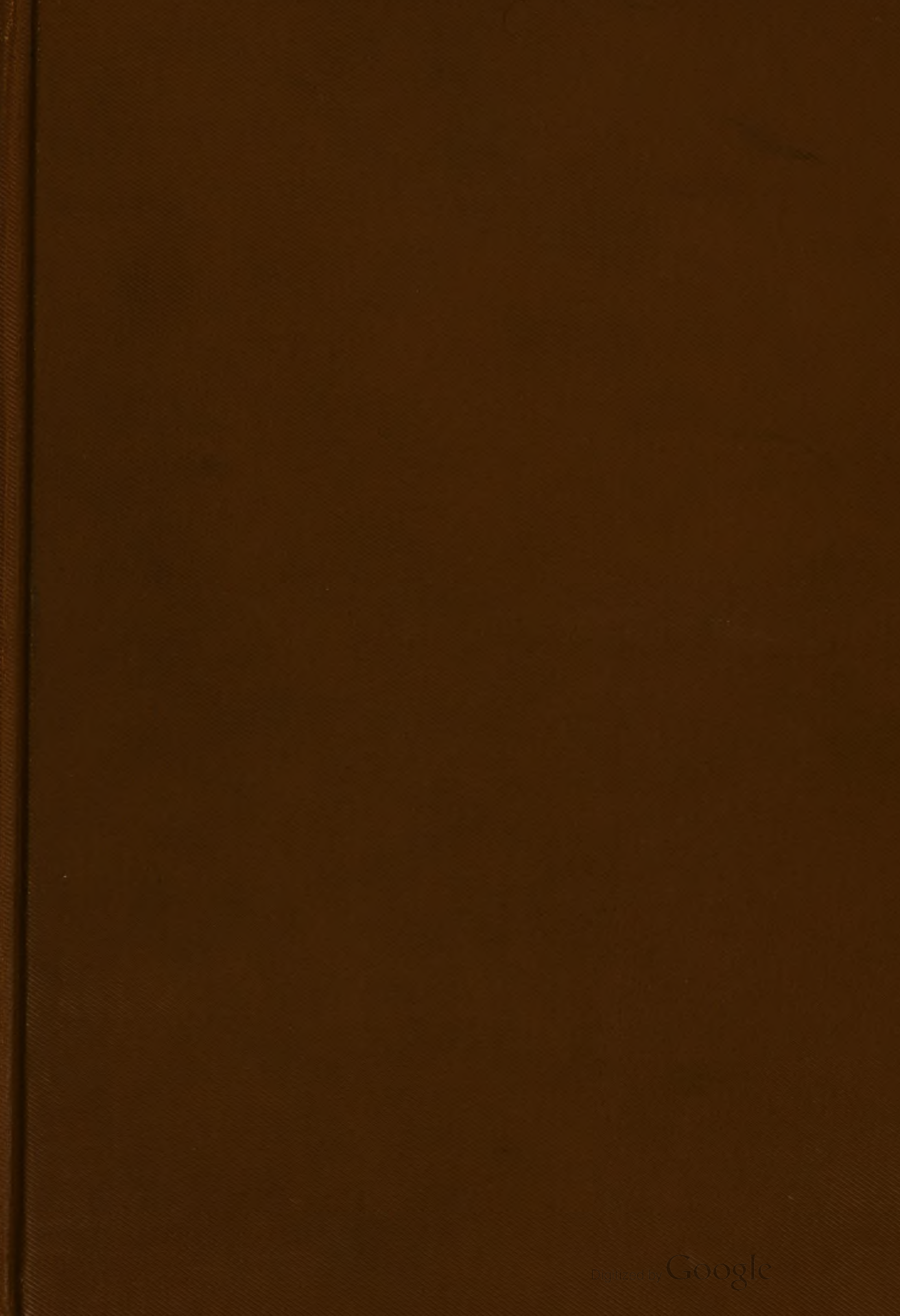
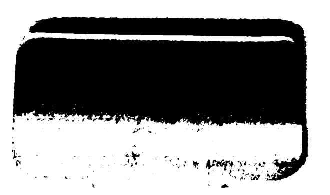





BIBLIOTHÈQUE
DE LA SCIENCE FRANÇAISE
EXPOSITION DE SAN FRANCISCO
1915
FOR HUMANITY AND THE HUMANITIES
RF
DON DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
A L'UNIVERSITÉ DE CALIFORNIE
SOUS LES AUSPICES DES "FRIENDS OF FRANCE"
Maquet. gr.
H. Guillaume. del.



LA MER

ET LES

POÈTES ANGLAIS

JULES DOUADY

PROFESSEUR-ADJOINT A L'UNIVERSITÉ DE LYON

LA MER

ET LES

POÈTES ANGLAIS

PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1912



I

ORIGINES

On ignore quel eût été le contenu exact, l'esprit et la valeur scientifique de ce *Virgilius Nauticus* que M. Bergeret caressait l'espoir de publier à brève échéance, lorsque des soucis politiques et un avancement inattendu lui firent prématurément négliger son entreprise érudite. Quant au *Virgilius Nauticus* authentique, dont M. Jal, l'auteur réputé du *Glossaire Nautique* et de l'*Archéologie Navale*, donnait en 1843 la primeur aux Annales maritimes et coloniales, il consiste essentiellement, comme chacun sait, en une étude technique sur les manœuvres effectuées par les compagnons d'Enée au cours de leur navigation méditerranéenne, comme aussi durant les joutes organisées par eux sur les côtes de Sicile à la mémoire du vénérable Anchise.

On ne s'est pas proposé ici pour toutes sortes de raisons, dont l'incompétence n'est pas la moindre, de marcher sur les traces de l'éminent lexicographe. Les poètes anglais ne se prêtent que médiocrement à des recherches de cette nature. Dussent-elles même donner (c'est un peu le cas pour Virgile) quelques résultats précis, il faut bien reconnaître que les enseignements archéologiques de M. Jal

s'adressent à un auditoire studieux d'anciens capitaines au long cours plutôt qu'aux lecteurs habituels des œuvres des poètes. Il semble aussi qu'il y ait, à propos des poètes anglais, des constatations plus suggestives, plus émouvantes à faire que de signaler la propriété des termes avec lesquels ils ont décrit un virement de bord ou le mouillage d'une ancre.

La manœuvre d'un bâtiment n'est en somme qu'une des mille occasions de méditation et de rêverie qui se présentent au contemplateur, devant le spectacle des choses de la mer. L'horizon maritime, avec ses caps, ses rochers, ses estuaires, ses îles lointaines, ses profondeurs illimitées, les ports, les navires, l'immense aventure des flots, les gens de mer, armateurs et marins, avec toutes leurs audaces et toutes leurs inquiétudes, la mélancolie des départs et la mélancolie des retours, par delà toute cette vie journalière, des visions, des songes, des formes vagues, d'étranges questions sur l'origine, la nature et la fin des choses qui, invinciblement, s'emparent de l'esprit en présence des grandes forces naturelles, la terre contre la mer, la mer contre l'homme, avec ces redoutables alliés les courants, les vents et les brumes, une vie prodigieuse et sourde, des créations mystérieuses et d'effrayantes destructions, tels sont quelques-uns des aspects sous lesquels apparaît l'Océan dans la poésie anglaise et qui seront évoqués à propos des œuvres les plus originales.

Il ne s'agit pas en effet de tout dire : il y faudrait un dieu, et on ne lui en saurait que peu de gré. D'ailleurs la rigueur et la sécheresse des nomenclatures scolastiques sont toujours hors de saison en ces sortes de matières. L'excès de méthode serait

folie. Il vaudrait presque mieux placer au gouvernail la fantaisie et l'illusion. De fait la poésie maritime, dans la littérature anglaise du moins, est intermittente, inattendue. Elle fait de capricieux détours, parcourt les cimes, redescend, se perd en des bas-fonds monotones, disparaît, puis surgit de nouveau. Ces rayonnements et ces éclipses doivent avoir leurs raisons, mais la raison les ignore. Ici les lois de la race, du milieu, du moment se déconcertent et se troublent. Parfois la poésie s'y conforme, sérieusement, ironiquement, on ne sait; parfois aussi elle multiplie les infractions sans qu'on en comprenne les motifs. Un jour toutes les causes seront prêtes : race d'anciens pirates, comme milieu non pas seulement une île, mais l'Océan lui-même, car l'homme prédestiné est un marin, naviguant, et plusieurs fois naufragé. Ce n'est pas tout, son instinct le pousse vers la poésie, et, à cette heure même, le romantisme, nébuleuse, attend pour prendre forme. Il écrit, il chante son aventure, et ne se sauve du ridicule qu'à force de naïveté. Et voici que, trente ans plus tard, un clerc, fils de pasteur, un terrien, profondément ignorant dans l'art de la navigation, un métaphysicien, ayant tout juste entrevu l'océan du rivage, à travers ses songeries de philosophe, donne, sans prévenir, à la poésie anglaise, sa plus belle ballade maritime.

Ces perpétuels démentis aux lois et aux prédictions d'une saine critique inspirent d'abord quelque inquiétude; ils finissent par vous charmer. On reconnaît alors la sagesse profonde des conceptions antiques sur les grands poètes, le mystère de leurs apparitions, le caractère unique de leur message.

Leur histoire, si modestement qu'on l'envisage comme ici, ne se présente plus aux regards comme un système déterminé, où les œuvres évoluent et se succèdent en décrivant des courbes dont les audacieux pourraient presque calculer les éléments. C'est plutôt une vision de grand ciel étoilé, avec ses astres innombrables, réunis arbitrairement, pour la commodité des études, en constellations, mais sur l'ordre profond et la raison desquels nous savons fort peu de chose, sauf la distance infinie qui sépare quelques-uns d'entre eux de notre petit univers.

Il serait donc tout à fait vain de rechercher, quand on parle des poètes, la logique et la continuité de l'histoire proprement dite, lestée, alourdie d'humanité secondaire. Ils ont, eux, l'allure vaste et fauve, et leur histoire va par bonds. Ils étonnent la chronologie. Ils sont presque toujours dépaysés dans leur siècle, précurseurs méconnus ou formidables retardataires. Le *Paradis Perdu*, à la cour de Charles II, paraît le sinistre revenant d'une époque abolie. On serait tenté de les considérer abstraction faite du temps, les médiocres seuls supportant mal ces déracinements et ces confrontations en dehors des siècles. On les étudierait par catégories d'esprits ; on les assemblerait autour des problèmes fondamentaux, et on leur demanderait, dans l'ordre des génies, le mot des grandes énigmes.

Cependant la sagesse et la tradition conspiraient à faire respecter, dans l'essai dont il s'agit ici, la suite chronologique des faits. L'idée pure étant inexprimable, il faut au poète quelques éléments matériels ne fût-ce qu'à titre de symboles, et il les emprunte d'habitude au monde qui l'entoure. Pour

le poète de la mer, ce seront d'une part les grandes forces naturelles, l'éternité des cieux, des eaux, des vents, de l'autre l'homme et ses inventions qui passagères, périssables, successives comme lui, ont comme lui leur histoire, échelonnée sur les années et sur les siècles. Or, dans toute l'histoire de la civilisation, il n'est peut-être pas de branche de l'activité humaine où ce qu'on appelle le progrès matériel se soit manifesté de façon plus sensible que dans les arts appliqués à la connaissance et à la navigation des océans. Quel chemin graduellement parcouru, depuis les flottilles d'Homère jusqu'aux gigantesques *Lusitania* et *Mauretania* des ports de Liverpool et de Southampton, qui pourraient arrimer dans leurs cales, emboîtés les uns dans les autres, tous les vaisseaux creux d'Agamemnon, les armes, les boucliers, le cheval de bois et tous les accessoires de la guerre de Troie, embarquer les armées elles-mêmes, et les transporter en une dizaine de jours, à travers un Océan jadis peuplé de terreurs fabuleuses, jusque sur les rivages de continents dont les poètes seuls, aux temps anciens, avaient vaguement rêvé l'existence.

Les travaux de Watt, de Fulton et de leurs continuateurs, annulant les effets du calme, vînt-il d'un dieu, ont rendu superflus les sacrifices d'Iphigénie. Les grands coups de vent d'Homère et de Virgile, funestes aux navigations d'Ulysse et du pieux Enée, retarderaient à peine de quelques heures les paquebots des Messageries Maritimes et de la Peninsular and Oriental, en route pour la Mer Noire ou pour Alexandrie. Quant au nombre des navires et au mouvement de leur trafic, ils se sont accrus en

de telles proportions dans la période moderne, que le tonnage des entrées et des sorties, enregistrées pendant un seul jour de la semaine à l'estuaire de la Mersey, dépasse très probablement celui de tous les bateaux qui, pendant le cours d'une année entière, chargeaient et déchargeaient dans les soixante ports anglais dont un acte d'Edouard I[er] nous a conservé la nomenclature.

Les principaux épisodes de cette évolution seront rappelés ici. Le détail en est aujourd'hui assez bien connu grâce au zèle de quelques adeptes, et l'on pourra commencer presque au début, car dès le temps des barques saxonnes et danoises les poètes ont chanté. D'autre part l'Angleterre ayant été depuis plusieurs siècles au centre du mouvement maritime universel, il se trouvera qu'en retraçant les grandes lignes de ses annales particulières on dominera par là même tout ce majestueux développement de la science et de l'audace humaines.

L'histoire et la poésie chemineront ainsi côte à côte, la vérité prêtant son aide à la fiction, et par elle vivifiée et sanctifiée.

Les origines se perdent dans la nuit, et, quand la lumière paraît, l'étonnement commence.

L'Angleterre est une île, disait Michelet, maintenant vous savez son histoire. On s'attendrait précisément à trouver dans les balbutiements des hôtes primitifs de la Grande-Bretagne comme un écho de la grande voix de l'Océan. La mer les entoure de toutes parts, presque sur tous les points redoutable et magnifique, soulevant par mauvais temps ses lames pesantes, troublée de courants, blanchis-

sante au loin sur les bancs de récifs. Les golfes profonds de la côte, les embouchures des fleuves qui viennent vous chercher bien avant dans les terres, semblent solliciter vers le large et les aventures de long cours. A l'intérieur nulle région d'où la mer ne soit d'accès facile, et, au milieu même des campagnes, c'est encore la puissance de la mer qui se manifeste dans les brumes, les nuages, les ondées et l'éternel dialogue des vents de l'Est et des vents d'Ouest.

Spectacle inattendu, non seulement les antiques Bretons, autant qu'on les entrevoit, ne chantent pas la mer, soit pour la célébrer, soit pour la maudire, mais ils paraissent l'ignorer. Ces insulaires tournent le dos à l'Océan. Ils sont pasteurs, laboureurs, peut-être même déjà ouvriers ingénieux, mais peu ou point marins. Il semble que jamais on ne se soit embarqué dans les hâvres de l'ancienne Bretagne. De partout, au contraire, l'étranger y débarque, et si l'indigène offre quelque résistance, c'est sur terre qu'il attend les envahisseurs. Il n'aurait pas l'idée de construire et de gréer des navires pour aller au large se mesurer avec les conquérants, à plus forte raison d'aller porter le ravage sur leurs côtes.

Bien mieux, et ceci tient presque du prodige, en abordant sur cette île les peuples navigateurs venus d'au-delà des mers perdent la meilleure partie de leur vertu aventurière. Faut-il attribuer cette métamorphose aux rudes séductions de cette île de verdure, à de mystérieux mélanges de races ? On l'ignorera longtemps car ces commencements sont voilés de brume. Toujours est-il que les Angles, après les Saxons et les Jutes, les Danois après les

Angles, et l'on pourrait presque dire, en entrant ici dans le domaine de l'histoire frayée, les Normands de Normandie après les Danois, oublient, dès qu'ils posent le pied sur ce sol, le métier de la mer. Ils deviennent aisément bourgeois et artisans dans les villes, chasseurs, cultivateurs dans les campagnes. Les chroniqueurs signalent avec admiration les rares d'entre eux tous qui, accueillis avec honneur par les souverains sédentaires, refusèrent l'hospitalité offerte, et qui, épouvantés par la perspective de la terre ferme, remontèrent sur leurs vaisseaux, accoutumés qu'ils étaient à vivre dans l'eau comme des poissons. Tel Eric le Danois. Nommé gouverneur de la Northumbrie par le prince saxon Ethelstan, et devenu roi de province après avoir été roi de mer, selon les paroles de l'ancienne chronique, on le vit à peine installé reprendre le large sur ses barques. Il revint au bout de quelques années, avec cinq autres chefs de corsaires du Danemark et des îles Orcades, et périt avec eux en combattant, sur le sol où il avait naguère gouverné, contre son suzerain d'un jour.

Cet abandon de la mer, qui semble général, remplit de stupeur lorsqu'on songe à ce qu'elle avait été pour tous ces conquérants venus du Nord. Il n'y a peut-être pas eu dans toute l'antiquité dont nous savons l'histoire de navigateurs aussi intrépides. Les exploits des Phéniciens et des Carthaginois avaient pour théâtre une mer close, un grand lac. Ceux-là se mesurent avec les tempêtes boréales dans les déserts infinis de la mer de Norwège, au delà des Orcades, des Shetland, des Féroë, jusque dans les ténèbres de l'Islande. Leur vocation maritime fut-

elle spontanée ? Il serait séduisant d'invoquer la géographie, les enfoncements des fiords, les découpures des côtes, les îles par myriades, si, dans des conditions presque aussi favorables, l'abstention des habitants de la Grande-Bretagne ne commandait la circonspection. Ce fut peut-être en réalité la faim qui les fit sortir de leurs retraites. Ils allèrent demander à des rivages fertiles ce qu'une nature plus âpre refusait à leurs besoins. On voudrait pouvoir suivre étape par étape les progrès qu'ils firent dans l'art de construire, de manœuvrer et de diriger les vaisseaux.

Au moment où l'on commence à les distinguer plus nettement ce sont déjà de merveilleux marins. Quand on compare aux misérables pirogues garnies de peaux, dont les Scots faisaient usage pour traverser péniblement le petit bras de mer qui séparait l'Hibernie de la Calédonie, ces grandes embarcations norwégiennes et danoises, élancées et vivantes, où la robustesse des attaches, la grâce des courbes remplissent d'admiration le constructeur d'aujourd'hui, on conçoit qu'elles furent l'œuvre d'une race d'hommes à qui nul secret des vagues n'était inconnu, soit qu'on pût se jouer au milieu d'elles, les jours de beau temps, soit qu'il fallût leur livrer combat, ou bien fuir, d'une fuite éperdue, devant leurs énormités conjurées. Leurs plus grands navires, serpents, dragons, comme on les appelait, ont vivement frappé l'imagination des chroniqueurs à cause des ornements de leurs bannières et des figures de leurs proues, qui donnaient à la flotte l'apparence d'une troupe de monstres fendant les eaux de leur poitrail. Ce pittoresque a sa grandeur.

L'étendard de soie blanche du navire de Swen, père du roi Canut, ayant au centre un corbeau, bec ouvert, ailes déployées, la trirème à proue sculptée enrichie de dorures qu'offrit le comte Godwin à Hardecanut pour en apaiser le courroux éveillent des idées de splendeur sauvage. Mais on aimerait trouver dans les anciens récits, à côté de ces descriptions processionnelles, quelques indications sur les qualités nautiques de ces grands bâtiments. Ils avaient après tout une tâche plus sérieuse que celle d'arborer des dorures et des étoffes brodées, ou de promener parmi les flots des têtes fantastiques. Leur métier, c'était de recevoir à pleins flancs les lames redoutables des mers septentrionales, d'opposer la solidité de leur gréement primitif à la violence des coups de vent d'ouest. On voudrait les voir, dans les chroniques, aux prises avec l'élément. Quelle souplesse, quelle docilité supposent, dans les navires, les incursions perpétuelles dans le labyrinthe des îles et des lochs, les audacieuses remontées des estuaires aux chenaux changeants, quelle dextérité, quelle science manœuvrière chez leurs matelots guerriers, et, chez leurs pilotes, quel prodigieux talent d'observation des nuages, des vents, de l'apparence des horizons, de la couleur des eaux, de l'aspect des courants, et des moindres détails des rochers de la côte.

La légende les conduit d'une part jusqu'à Constantinople, de l'autre jusqu'au pays de Vinland, en quelque point ignoré de l'Amérique septentrionale. Que l'on considère l'étendue des mers qu'ils parcoururent, ou la difficulté des parages où sans cesse on les voyait s'aventurer, on demeure émerveillé de tout ce qu'ils surent et de tout ce qu'ils osèrent.

D'étranges mythologies les accompagnaient dans leurs courses. Les flots, les tempêtes n'étaient pas seulement pour eux de fidèles alliés, les portant où ils voulaient aller, comme dit le chant du barde. C'étaient de redoutables ancêtres dont l'origine remontait jusqu'à l'aube des âges. Au commencement en effet était né des gouttes de la neige fondante le géant Ymer, le terrible océan glacé, avec toute sa descendance de monstres hivernaux, contre lesquels les divinités de la lumière et de la fécondité soutinrent dans la suite une guerre acharnée. La lutte s'est poursuivie d'année en année ; elle se poursuivra jusqu'au jour de terreur où, dans un lugubre crépuscule, la terre, avec son fardeau de montagnes, de peuples, de dieux s'affaissera dans l'Océan, et où des prodiges plus effrayants encore prépareront la renaissance de toutes choses.

La mémoire de ces exploits maritimes, de ces visions de vertige subsista longtemps dans la tradition poétique de ceux d'entre eux qui, s'enfonçant dans les brumes arctiques, allèrent coloniser l'Islande. Il paraît bien étrange qu'il n'en soit resté aucune trace chez ceux qui vinrent, invasion sur invasion, se fixer sur les côtes orientales et méridionales de l'Angleterre, et qui, chassant devant eux la race antique des Bretons, firent lentement la conquête de l'île. On aurait presque envie de supposer la perte d'épopées primitives, d'Odyssées anglo-saxonnes, qui se seraient transmises à l'origine de génération en génération, et auxquelles auraient rêvé les veilleurs de la côte, pendant les longues heures de faction solitaire. Et cependant si l'on songe que ces envahisseurs du nord semblent avoir,

nouveaux Lotophages, trouvé dans le confort d'une vie plus douce, sous un climat plus favorisé, l'oubli d'un passé héroïque, on se prend à penser que ce qui fut dut n'être que ce qui nous reste, et que toute la poésie maritime des Anglo-Saxons, arrière-petits-fils des rois de mer, se réduit peut-être à quelques vagues allusions, de minimes fragments, enfin, et surtout, aux forts beaux passages (fleur même du poème) du combat de Beowulf contre les monstres et contre le dragon.

La légende de Beowulf nous reporte à un ténébreux moyen âge, au temps où le roi Hrothgar, de la dynastie des Scyldings, mal connue des historiens, offrait à ses thanes, dans son grand château des bords de la mer, des présents et de perpétuels festins. Un esprit de l'ombre, Grendel, ayant son repaire dans les marécages voisins, était gêné par le bruit de ces réjouissances, harpes et chansons. Furieux, il sort de son antre, rôde autour de la salle du banquet, y pénètre, saisit trente thanes, qu'il emporte dans sa retraite où il les dévore. Pendant douze années son œuvre de destruction se poursuit. La terreur vide le château et le roi s'abandonne à la tristesse.

Or le bruit de cette calamité, se répandant au loin, parvient au vaillant Beowulf, neveu du roi des Goths Hygelac, dont les états s'étendent au delà des eaux. Beowulf s'embarque avec quatorze guerriers d'élite, arrive à la cour du roi Hrothgar, et s'offre pour combattre, lui seul, le monstre Grendel, en un redoutable corps à corps. Hrothgar accepte avec allégresse, et la nuit venue (Grendel ne rôde que la nuit) on abandonne la grande salle du château à Beowulf et à ses compagnons.

Grendel ne tarde pas à approcher. L'épouvante le précède, et Beowulf lui-même s'émeut. Le monstre, dans sa rage bestiale, enfonce la porte. Il saisit alors le guerrier le plus proche et le dévore avidement, membre par membre. Puis il veut happer Beowulf. Celui-ci, dédaigneux des épées et des cottes de mailles, étreint le démon à pleins bras, et d'une étreinte si forte qu'on entend craquer les phalanges des doigts. Une lutte désespérée s'engage, qui ébranle les parois de la salle. Enfin le farouche Grendel, hurlant, vaincu, un de ses bras entièrement arraché de l'épaule, parvient à s'enfuir mais pour aller périr misérablement au fond de sa tanière.

Réjouissance au château. Une joyeuse cavalerie va reconnaître, tout le long de la bruyère voisine, les traces sanglantes laissées par Grendel. Le soir venu, une troupe de guerriers de la cour de Hrothgar prend place dans la grande salle purgée du sinistre esprit. Mais un autre démon veillait, monstre femelle, innommé, dont Grendel était issu. Pendant la nuit cette louve paraît, et emporte le favori du roi, guerrier redouté. Beowulf reposait non loin, avec ses compagnons. On l'appelle au matin, et il part, avec une escorte, pour la demeure des monstres.

C'est dans une sorte de loch ténébreux. Beowulf plonge résolument au plus profond des eaux, et soudain les griffes de la femelle se resserrent sur lui et l'entraînent. Il réussit cependant à se dégager, attaque impétueusement la bête de l'abîme, et d'un coup d'une grande épée, qu'il découvre là parmi les armes entassées d'anciennes victimes, il lui tranche la tête, puis retourne vainqueur à la lumière des cieux.

Les années se passent après ce triomphe. Beowulf, revenu dans son pays, est proclamé roi à son tour et porte glorieusement la couronne pendant un demi-siècle. Or, trois cents ans plus tôt, sur un promontoire du voisinage, le dernier survivant d'une race de héros avait enseveli sous un tumulus les armes précieuses de sa famille, des coupes, des joyaux inestimables. Un dragon, qui rôdait aux alentours, avait découvert le trésor, et s'était mis à le veiller jalousement, bien que sa veille fût sans profit. Un jour quelqu'un y porta la main à son insu. Irrité, le dragon sort de son refuge, et, impuissant à découvrir le coupable, il parcourt le pays, vomissant la flamme et l'incendie. Le vieux Beowulf, rappelant son antique vaillance, part encore avec ses guerriers à la rencontre du dragon. Du haut d'une éminence ses compagnons suivent du regard les démarches de leur chef qui, seul comme jadis, s'avance parmi les rochers, vers la retraite de l'être de prodige. Tout à coup le dragon l'aperçoit, s'élance, et des flammes jaillissent de sa gueule. Beowulf combat héroïquement, mais le souffle dévorant et empesté l'a touché à mort. Ses amis se sont enfuis épouvantés; un seul d'entre eux vient le secourir dans son extrême détresse. A eux deux ils tuent le dragon. Mais Beowulf sent sa fin approcher. Il se fait apporter les trésors enfouis pour y jeter un suprême regard, puis meurt, et ses guerriers lui font de belles funérailles.

Tel est cet étrange récit, recueilli comme par miracle il y a deux siècles par le zèle pieux d'un érudit. On n'en a guère fixé que la date, approxima-

tivement, aux environs du VIIIe siècle de notre ère. Poème original, traduction, partie l'un, partie l'autre, œuvre d'un Danois ou d'un Saxon, d'un païen ou d'un chrétien, d'un soldat, d'un barde ou d'un moine, on hésite à le dire. Du moins l'auteur, quel qu'il fût, des parties les plus remarquables, est assurément un homme qui a vécu de longues années sur les bords de l'Océan, qui a aimé d'un amour naïf et profond, les flots, les mouvements des navires, le décor de hautes falaises, et ses crépuscules n'ont pas manqué de rêves sombres.

On ne sait à quelles frayeurs lointaines faire remonter la croyance à ces génies des eaux, mâle et femelle, de stature géante, d'autant plus affreux qu'ils ne sont pas décrits, qu'ils cheminent comme des ombres informes dans les brouillards de la nuit. Progéniture de Caïn, dit le poète anonyme, portant la peine du crime détestable, car le Tout-Puissant fit sortir du meurtrier les monstres et les démons des eaux; pendant un temps ils occupèrent le ténébreux séjour, puis se dispersèrent parmi les hommes. Mais cette petite lueur biblique, qui vient si étrangement se refléter sur la vieille légende septentrionale, paraît d'origine récente. Les deux sinistres visiteurs de la cour du roi Hrothgar sont bien plutôt de la même race que toutes ces créatures, réelles ou fabuleuses, qui hantèrent si longtemps les imaginations du Nord, qu'on voit dans les poèmes rôder, énormes et silencieuses, au voisinage des côtes, entourer les nageurs, les froisser de leurs défenses, s'efforcer de les entraîner jusque dans leurs repaires. Leur nature est souvent indécise entre l'homme et l'animal, entre la bête, le poisson et le

grand reptile. C'est dans ces parages que, longtemps encore et même à des époques dont l'histoire est écrite, surgira le hideux wasserman, dont, selon la tradition, des filles et des femmes de roi, imprudentes baigneuses, subirent les horribles embrassements, l'évêque de mer, dont le seul aspect présage des événements funestes, et tant d'autres prodiges inconnus à la terre.

Ces monstres des mers boréales roulent de noires pensées. Chez eux nulle joie, nulle bonté. Les dauphins de la Méditerranée recueillaient les Arions sur leur échine. Ils faisaient aux divinités des îles un riant cortège. Ceux-ci ne sont que tristesse et que destruction. Le bruit des réjouissances humaines les importune, et ils exercent de lugubres représailles. Les retraites qu'ils choisissent conviennent à leurs farouches instincts, quelque cave sous-marine à peine éclairée d'une lueur d'en haut. Ils y déposent jalousement ce qu'ils ont recueilli en errant sous les flots et par les grèves. De même que leur frère le Dragon, ils poursuivent on ne sait quel dessein d'entassement. Ils sont avares. Ils ont dans leur repaire tout un dépôt d'armures, de lames ciselées. Leur fureur d'accumuler leur vient-elle de l'avide océan, leur ancêtre ? Conservent-ils ces armes comme trophées, ayant ainsi quelque vague sentiment de la gloire humaine ? Ils n'ont point dit leur secret. Ils n'échangent aucune parole avec les hommes. Leurs colères, leurs passions sont muettes, à part le terrible hurlement de Grendel, démembré tout vivant par Beowulf.

Le héros lui-même, si humain par endroits, semble ailleurs tout proche des êtres diluviens contre les-

quels il combat. Il mentionne quelque part diverses aventures de son passé, et, entre toutes, le défi qu'il porta au guerrier Breca, de la tribu des Brondings. Jeunes tous les deux, Breca et lui, revêtus de leurs cottes de mailles, s'élancèrent l'épée à la main dans les flots pour décider qui vaincrait l'autre de vitesse. Pendant cinq nuits ils nagèrent côte à côte jusqu'au moment où les ténèbres épaissies, les vagues soulevées par le vent, le froid glacial les séparèrent. Beowulf continua intrépidement sa course, repoussant les poissons monstrueux qui l'avaient assailli, en perçant neuf de son épée dans une seule nuit. Enfin le jour parut. Epuisé, mais vainqueur, les courants et la marée le déposent sur les plages des Finns. Ce guerrier, aux prises avec les éléments, fait moins songer à un homme qu'à quelque Léviathan, allongé sur les eaux, et mesurant de son corps de vastes étendues. Prodigieusement agrandi, le héros atteint au symbole, et dans sa lutte contre les lames, le froid, les bêtes de la mer, on entrevoit comme la lutte antique de l'homme contre la conjuration des fléaux naturels, le vent, l'hiver, l'océan et leurs créatures, querelle épique, ici seulement indiquée, confusément perçue.

Le paysage est à mi-chemin entre le rêve et la réalité. Voici la demeure des démons des eaux :

« Ils habitent une terre sauvage où rôdent les loups, des lagunes balayées par le vent, des marais redoutables où l'eau des monts enveloppés de brume tombe des rochers et s'enfonce dans la terre. Près d'ici, à mille pas, se trouve le loch sur lequel pendent les rameaux blancs de givre d'une forêt aux puissantes racines. Là, toutes les nuits, paraît

une merveille effrayante : des flammes sur les eaux. Les plus sages des fils des hommes n'en connaissent pas la profondeur. Quand l'enfant des bruyères, le cerf aux bois robustes, arrive après une longue fuite aux limites de cette forêt, il perdra la vie, il exhalera son souffle sur ces bords plutôt que d'y cacher sa tête. C'est un lieu maudit. De là, les vagues sombres montent jusqu'aux nues quand le vent soulève les tempêtes ennemies ; l'air s'obscurcit, le ciel répand des pleurs. »

Ces perspectives sont grandioses mais noyées de brume et l'œil doit faire effort pour en pénétrer le mystère. Et c'est un repos pour l'esprit que de rencontrer de temps à autre, au sortir de l'aride et du ténébreux, quelques scènes tout humaines, vivantes et lumineuses. La plus expressive de toutes nous ramène au bord de l'océan. C'est le moment où Beowulf, encore à la fleur de l'âge, ayant appris les ravages de Grendel, s'embarque avec ses compagnons pour le pays du roi Hrothgar : « Le héros avait choisi des champions parmi le peuple des Goths, les plus alertes qu'il pût trouver. Au nombre de quinze ils s'embarquèrent. Un homme, pilote habile, leur signalait les repères de la côte. Le temps passa ; le vaisseau était sur les vagues, le bateau sous le vent de la falaise. Les guerriers équipés s'avancèrent sur la proue ; les courants faisaient tournoyer le flot contre le sable. Les hommes portèrent dans les flancs du vaisseau l'armure brillante, le magnifique attirail de guerre. Les héros, les guerriers, en route pour l'endroit désiré, repoussèrent du rivage le vaisseau paré. Alors s'avança sur les flots le navire au col d'écume tout semblable à l'oiseau ; deux jours après,

à la même heure, la proue recourbée eut fait telle route que les voyageurs aperçurent la terre, les falaises marines, les montagnes escarpées, les promontoires énormes. Ils avaient traversé la mer, le voyage prenait fin. Alors les fils des Weders sautèrent lestement sur la rive, amarrèrent leur navire. Leurs cottes de mailles, leurs costumes de guerre résonnèrent. Ils remercièrent Dieu de ce que les chemins de la mer leur avaient été favorables. »

Comme on regrette que leur navigation n'ait pas été de plus longue durée, que le conteur, ayant peut-être hâte, malgré ses nonchalances habituelles, de conduire son héros sur le lieu du combat, ne consente pas à nous en dire davantage sur cet équipage de guerriers et sur leur traversée. Il y a tant de vie, tant de séduction dans ce départ, dans cette arrivée en vue des terres : la grande barque de haute mer sollicitée par les flots, et qui ronge son mors cependant qu'on la charge, la prudence soigneuse de l'arrimage des armes, l'effort du déhâlage, la fuite joyeuse, enfin cette merveille toujours nouvelle, la terre aperçue du large en formes imposantes, toutes profondeurs évanouies, ramenées au même plan. C'est le moment où le pilote s'émeut, joie, inquiétude selon le temps, où l'œil perçant cherche à distinguer dans ce grand décor aux lignes grisâtres, quelque saillie, point lumineux, tache blanche de rocher, monticule, abri de guetteur, où, comme dans Beowulf, se tient la sentinelle qui, depuis longtemps déjà, suit du regard le navire et en signale l'arrivée.

Et c'est aux soucis des gens de mer que va la dernière pensée de Beowulf lorsque, de longues années après cette traversée, vieilli, une dernière

fois victorieux, mais mortellement atteint par le Dragon, il donne à ses compagnons ses instructions suprêmes. Après avoir contemplé les trésors si chèrement acquis, confié son peuple à ses thanes, il demande que ses vétérans, le bûcher funéraire une fois consumé, lui élèvent, sur le haut d'un promontoire, un grand tumulus, qu'on puisse découvrir du large, pour que ceux qui naviguent sur l'océan le reconnaissent, et se disent entre eux : c'est le tombeau de Beowulf.

II

CHAUCER

Ici l'on peut franchir, sans arrêts et sans retours, un désert de six siècles, signaler seulement à mi-chemin, à cause des conséquences, Guillaume de Normandie qui, dans l'histoire, traverse le détroit sur quelques centaines de mauvaises barques, et arriver directement aux poèmes du sage et bienveillant Geoffroy Chaucer. De son œuvre multiple une petite partie seulement longe quelque temps notre route. Il convient cependant de faire halte car on trouve toujours en sa compagnie et plaisir et profit.

Dans le prologue de ses *Contes de Cantorbéry* une troupe de pèlerins se rendent à cheval au tombeau de saint Thomas Becket. Toute la société anglaise du XIV[e] siècle est là en abrégé : un chevalier et son fils, la prieure d'un couvent et sa chapelaine qui l'accompagne, des prêtres et des moines, un clerc d'Oxford, grand lecteur d'Aristote, un homme de loi, un médecin, des artisans, un marchand à la barbe fourchue, d'autres encore, bourgeois, paysans de conditions diverses. Le métier de la mer n'a qu'un seul représentant, mais il retient l'attention. « C'était, dit le poète, un marin, qui demeurait là-

1*

bas, vers l'Ouest; autant que je sache il était de Dartmouth. Il chevauchait un roussin, comme il pouvait, vêtu d'une robe de gros drap allant aux genoux. Il avait une dague suspendue à une courroie qui lui passait autour du cou et tombait sous le bras. Les chauds étés lui avaient tout bruni le teint; et certes c'était un joyeux drille. Mainte rasade de vin il avait soutirée en revenant de Bordeaux, tandis que le marchand dormait. Du scrupule il n'avait cure. S'il combattait et qu'il eût le dessus, il vous les envoyait par eau jusque chez eux. Mais dans sa profession, pour bien calculer ses marées, ses courants, les dangers prochains, ses entrées de port, la lune, le pilotage, il n'avait pas son pareil de Hull jusqu'à Carthage. Il avait hardiesse et sagesse dans l'entreprise. Plus d'une tempête avait secoué sa barbe. Il connaissait tous les hâvres à fond, depuis Gottland jusqu'au cap Finistère, et chacune des criques de Bretagne et d'Espagne. Sa barque avait pour nom la *Madeleine* ».

Comme on est loin de Grendel et des fantômes de l'époque de Beowulf. Les lourdes nuées se sont levées en partie, et quelle étendue de mer peuplée, humaine on découvre déjà.

C'est que les Anglais, le besoin, l'émulation, l'audace les poussant, se sont mis à rapprendre le métier de leurs ancêtres du Nord. Ils ont quitté leurs côtes; ils se sont aventurés jusqu'au golfe de Gascogne d'une part, et de l'autre, jusqu'au seuil de la Baltique. Puis les croisades ont entraîné leurs marins encore plus loin, et la navigation au long cours a fait ses débuts. Les rudes apprentissages ne leur

ont pas manqué, témoin, à la fin du XIII[e] siècle, la désastreuse traversée de l'escadre, bizarrement assortie, qui devait, en faisant le tour de l'Espagne, aller rejoindre à Marseille le roi Richard Cœur de Lion. Après avoir atteint, assez maltraitée, son port de destination, la flotte, faisant route en ordre magnifique au son des clairons et des acclamations d'un navire à l'autre, est accueillie par un coup de vent, au large de la Sicile, et complètement dispersée. Les équipages, consternés de maladies et de frayeur, s'affolent; trois grands vaisseaux allèrent ainsi s'ouvrir sur les rochers de l'île de Chypre, et le corps du vice-chancelier d'Angleterre fut rejeté à la côte avec le grand sceau encore attaché au cou.

Ces retentissantes calamités étonnent un instant les courages, mais l'instinct reconquis est plus fort, et marchands et marins osent chaque année un peu plus.

D'ailleurs, les routes de la mer commencent à être assez fréquentées. Qu'on aille au nord, qu'on aille au midi, on aperçoit des voiles en chemin : flottilles de pêcheurs dieppois, caraques espagnoles ou portugaises, naviguant de conserve et transportant les produits de la péninsule; Vénitiens, cinglant vers la Flandre, ayant à leur bord les précieuses denrées de la Méditerranée, de l'Arabie et de l'Inde, épices, parfums, cotonnades, soieries, enfin, un peu partout, dans la mer du Nord comme dans la Manche et l'Atlantique, de Bergen à Gibraltar, les marchands hanséates, avec leurs chargements de bois, de laines ou de vins de Bordeaux, rudes marins, et concurrents désagréables.

A la belle ordonnance de ces relations océaniques,

la sagesse des jurisconsultes vient ajouter quelques sécurités de plus. Des codes minutieux, longuement élaborés, et qu'on se communique d'une nation à l'autre, déterminent les fonctions à bord, les relations réciproques du marchand et du patron, les droits et les devoirs des équipages, les règlements relatifs au chargement, à l'arrimage, aux avaries, au jet à la mer, à la navigation du navire, au mouillage, à l'échouement et aux épaves. Tout un droit maritime commercial prend naissance. On voit même poindre des commencements de marine militaire, et, quand l'étranger menace, les Cinque Ports, Douvres, Sandwich, Romney, Rye, Winchelsea, reçoivent du roi l'ordre de réunir, pour parer au péril d'invasion, des flottilles tout armées et tout équipées.

C'est dans ce monde bariolé de travail, d'imprévu, de formalité et de jurisprudence, que se meut à l'aise et sans illusion le marin de Dartmouth, patron de la *Madeleine*. Il convient d'oublier, en cette compagnie, les sauvages enthousiasmes des Vikings, ou l'émerveillement pieux des navigateurs de Gottland. Cette barque de Dartmouth transporte non des héros, mais des fûts de Bordeaux, et le patron, dont la réalité défie tout symbolisme, est un simple marin du commerce, rien de plus, rien de moins, mais ceci n'est point méprisable.

Sa grosse barque n'a certes ni dorures ni sculptures, tout au plus à l'avant quelque buste ébauché de Marie-Madeleine, sa patronne; mais elle respire la sécurité. Le trajet qu'elle effectue donne moins l'impression d'un cabotage de fortune que d'un ser-

vice régulier, Dartmouth à Bordeaux, Bordeaux à Dartmouth, temps et marée permettant. Les gens de négoce doivent la tenir en haute estime. Il va sans dire que la présence à bord du marchand n'implique aucune idée de défiance ou de soupçon. Le temps des agents commerciaux, des commissionnaires n'est pas encore venu. Il faut aller en personne vendre et acheter et le négociant en vins du Médoc a fait le voyage sur la barque affrétée. Quant aux libations qu'on boit à sa santé, pendant son sommeil, elles sont de tradition ; ce coulage, négligeable, est une de ces conventions tacites dont la charte n'a pas à faire mention.

Le poète parle de combats, de rencontres armées ; il serait fort étonnant que la *Madeleine* les recherchât. Bâtiment sérieux, transportant une cargaison lourde et de bonne prise, il a tout avantage à passer tranquillement son chemin, même à prendre le large. Il y a d'ailleurs chez son patron beaucoup plus du marin que du combattant. C'est un studieux à sa manière, un pilote excellent : c'est là qu'il met sa fierté. Il s'amuserait, si peu qu'il sache le latin, des devises naïves, inventées par les moines, où l'on félicite les navires de se tenir sur les eaux : *Fluctuat nec mergitur*. Comme si un vaisseau bien construit, bien équipé n'était pas à l'épreuve même du gros temps ! Et quel déshonneur y aurait-il à couler bas au large si la mer est trop forte ? C'est en réalité à l'approche des côtes, aux atterrissages, à l'entrée des chenaux que le vrai marin se découvre. Le patron de la *Madeleine* en a étudié toutes les échancrures, tous les points de repère, depuis Gottland jusqu'au cap Finistère, et l'on peut être certain que

si le tumulus de Beowulf a été entretenu sur son promontoire par les gens du rivage, on en retrouverait la figure et les alignements sur les rudes parchemins de pilote qui doivent être précieusement serrés dans le coffre du bâtiment.

Les vrais artistes parlent peu de leur profession. Ce n'est ni de navire ni de pilotage que le patron entretient ses compagnons sur la route de Cantorbéry. On lui demande un conte, et il entame joyeusement une histoire grivoise, vieille comme l'Eglise, dans laquelle un bourgeois absent, sa femme et un moine propret et paillard, jouent chacun le rôle que la tradition leur a dévolu. Le marin en rit de tout son cœur. Il est en congé; il est à cheval sur un roussin; leur cavalerie a pour chef de file un aubergiste : voilà de quoi mettre en belle humeur. D'âge mûr, probablement célibataire, en tout cas faisant fi des représailles domestiques auxquelles ses pareils, plus que tous autres, sont exposés, cette fredaine monacale lui paraît excellente, lui rappelant sans doute quelques bons moments de son existence, au cours de ses escales chez les robustes hôtesses de la côte.

Le mystère plane sur les raisons qui le conduisent en pèlerinage au tombeau de saint Thomas Becket. Il n'a guère les aptitudes d'un mystique, étant trop occupé sur son bateau pour songer à ces choses-là. Il n'est point sans religion, et serait fort offensé qu'on mît la sienne en doute, mais c'est une religion joviale, portative, et vivement réglée. La crainte de l'Enfer y tient peu de place : on ne conçoit guère le Malin s'efforçant d'y entraîner une âme de matelot. L'espoir du Paradis serait bien téméraire, quoi-

qu'après tout les gens de mer soient à l'abri de bien des tentations et qu'en vue du salut le navire vaille le couvent. Entre les deux extrêmes, le Purgatoire, moins ambitieux, offre un refuge acceptable. C'est peut-être pour en abréger la durée que ce calculateur des marées et des lunaisons est parti, entre deux voyages, pour le tombeau du grand saint Thomas. Peut-être encore, bien qu'il ne soit pas homme à prendre à la légère de coûteux engagements, et le voyage est long de Dartmouth à Cantorbéry, a-t-il, quelque jour de malchance, où sa science était en défaut, fait un vœu solennel au puissant intercesseur invoqué dans le péril! On peut affirmer, en tous cas, qu'il saura, au cours de la route, tout au moins au retour, joindre le divertissement à la dévotion, et que de tous les pèlerins de Cantorbéry il ne sera pas de ceux qui reviendront dans leur pays avec la moins joyeuse absolution.

De l'équipage, de la vie à bord, il n'est point question, mais une ballade de l'époque nous en a conservé l'image. C'est le départ d'une de ces nefs qui, de Sandwich, de Winchelsea, de Bristol, transportaient les pèlerins d'Angleterre au sanctuaire de saint Jacques de Compostelle. Les malheureux, venus du fond des terres, attendent émus, craintifs, à l'intérieur du vaisseau, tandis qu'autour d'eux, au-dessus d'eux, les mariniers vont et viennent, s'occupent, mettent la dernière main au chargement et au gréement, avalent un pot de bière entre deux manœuvres et retournent allègrement à leurs besognes. Déjà l'on est en route et la mer est rude. Les infortunés pèlerins sont vite anéantis. Les uns essaient en vain de quelque nourriture : la nature

leur résiste. D'autres, pour oublier leur détresse, s'enfoncent dans leur livre de prières, mais de douleur la tête leur fend. Cependant le charpentier, ses outils à la main, va les accommoder pour la nuit. Il aménage de petits abris, avec des étagères garnies de paille. Les plus favorisés y seront admis. Les autres coucheront un peu partout, jusqu'à même la cale, leur sommeil agité d'un horrible grincement de pompe. On entend crier des commandements en une langue sauvage d'un bout à l'autre du vaisseau. Bientôt l'on entrera dans le golfe de Gascogne aux redoutables roulis. C'est alors qu'ils pourront implorer le grand saint

La mer, en elle-même, ne fait l'objet d'aucune réflexion sérieuse. Pour le marin, elle s'offre comme un chemin commode, praticable en toute saison; pour les pèlerins de Compostelle, c'est la route la plus raboteuse, la plus dangereuse de toutes, sujette à s'entr'ouvrir et à vous engloutir. Une fois débarqués les uns et les autres, ils s'empresseront de l'oublier, le matelot pour songer au repos et aux distractions, les terriens avec le ferme propos de n'y plus retourner, et ils reprendraient volontiers à leur usage le mot de Caton l'Ancien, disant que dans toute sa vie il n'y avait que trois choses dont il se repentît : d'avoir passé une journée sans rien faire, d'avoir confié un secret à sa femme, enfin d'être allé une fois par mer là où il aurait pu aller par terre.

On trouve quelques indices d'une pensée plus grave dans deux autres contes de Cantorbéry, celui de l'Homme de Loi et celui du Franklin.

Des marchands syriens, dit le premier, étant venus à Rome pour leurs affaires y avaient entendu faire de grands éloges de Constance, fille de l'Empereur. Sur le rapport qu'ils en donnèrent au retour, le soudan leur demanda de la lui amener. Après de longues négociations, l'Empereur consentit enfin à accorder sa fille au souverain musulman, et une brillante escorte d'évêques, de seigneurs, de chevaliers accompagna Constance à la capitale mahométane. Mais la mère du sultan, fanatique et vindicative, soulève les vrais croyants contre les étrangers qui sont égorgés, ainsi que le sultan leur protecteur. Quant à Constance, on la conduit sur un bateau qu'on abandonne au gré des flots. Pendant des mois et des années elle erre au gré des vents et des courants, depuis les côtes de Grèce jusqu'à celles du Maroc. Elle passe Gibraltar, entre en des mers inconnues; enfin son vaisseau vient s'échouer sur les grèves du Northumberland.

Le seigneur du lieu la recueille, il prend soin d'elle, et sa femme Hermengilde conçoit pour Constance tant d'admiration et d'affection qu'elle quitte les erreurs du paganisme et se convertit à la religion du Christ. Satan, pour se venger, suscite contre Constance un jeune chevalier qui, nuitamment, égorge Hermengilde, et place le couteau tout sanglant à côté de Constance dont il se fait l'accusateur. On allait la conduire au supplice, à la consternation générale, lorsque le roi Alla eut l'idée de faire jurer le chevalier sur un vieux recueil d'évangiles. Au moment où le traître prêtait son serment sacrilège, les yeux lui jaillissent de la tête. Alla, touché de la grâce d'en haut, se convertit, et fait de

Constance son épouse. Mais les malheurs de la pauvre femme n'étaient pas terminés. Elle met au monde un fils, pendant l'absence du roi parti pour la guerre. La reine-mère, jalouse de sa belle-fille, et feignant d'exécuter les ordres d'Alla, fait reconduire Constance, avec son enfant, sur le bateau qui l'avait amenée. La voici de nouveau le jouet des éléments. Un jour, son navire aborde sur des rivages païens. Un intendant, qui veut attenter à la vertu de l'infortunée, tombe à la mer et se noie. Le navire se remet en route, repasse Gibraltar, entre dans la Méditerranée.

Cependant, en Northumberland, Alla avait, au retour de son expédition, découvert et puni de mort la perfidie de sa mère; puis, pris de repentir, il s'était mis en chemin pour aller obtenir à Rome le pardon de son parricide. A l'autre extrémité du monde ancien, l'Empereur avait envoyé son armée tirer vengeance des Syriens. Le sénateur qui commandait l'expédition croise au retour le bateau de Constance : il la recueille et la garde dans sa famille. La lumière ne tarde pas à se faire et d'heureuses reconnaissances rendent à l'Empereur sa fille, au roi Alla son épouse. Ils jouissent d'une félicité parfaite pendant une année, au bout de laquelle Alla est rappelé de ce monde. Constance vit désormais dans la retraite, et son fils Maurice revêtit plus tard la pourpre impériale.

Parmi les traditions légendaires du moyen âge, il en est peu qui offrent autant de merveilleux que cette double navigation du vaisseau de Constance, depuis les côtes de Syrie jusqu'en Northumberland,

et du Northumberland dans les eaux italiennes. Il faut songer d'abord, en effet, aux difficultés sans nombre qu'avaient alors à vaincre les navires de la Méditerranée pour remonter vers l'ouest, au départ de l'Egypte ou de la Syrie. L'hiver leur interdisait à peu près toute traversée, et, pendant la belle saison, les vents d'ouest, qui favorisaient leur course vers l'orient, fermaient à des marins encore inexpérimentés le chemin du retour. On voit les navires de transport de l'empire romain s'élever péniblement, au départ d'Alexandrie, vers le nord-ouest, s'efforcer d'atteindre la côte méridionale de l'Asie Mineure, profiter de leur mieux des brises de terre, ramper d'île en île, serrer de près les rivages de la Crète, pour s'abriter des vents du nord, gagner tant bien que mal le détroit de Messine pour mettre enfin le cap sur Pouzzoles et Ostie, après quarante ou cinquante jours de navigation incertaine. Et voici que par des chemins imprévus, entraîné tour à tour vers les quatre points cardinaux, le navire de Constance, déjouant l'effort des brises d'occident, réussit à atteindre les colonnes d'Hercule et à franchir sans défaillance l'étroit passage par où l'on pénètre dans l'océan.

Ce prodige efface presque tout ce qu'offre de surprenant le reste du voyage. Pourtant il reste encore à traverser toute l'étendue du golfe de Gascogne, fertile en tempêtes, à contourner la presqu'île armoricaine et ces bancs de récifs que le pilote redoute, à découvrir le Pas-de-Calais à travers les brumes de la Manche, enfin, au mépris des vents du nord, à s'élever vers le pôle jusqu'aux plages du Northumberland. Les circonstances sont d'ordre inverse au retour, mais le miracle non moindre.

A la résistance des éléments naturels s'ajoutait la malveillance des hommes. En ce temps-là, les marchands d'esclaves de la Grande-Bretagne amenaient sur le continent ces beaux adolescents, ces grandes jeunes filles blondes qui, transportés sur le marché de Rome donnèrent au pape Grégoire Ier l'idée d'évangéliser le pays. « Angli, angeli » dit la gracieuse légende, et le moine Augustin partit en mission. En ces années de rapt et de violence, toute rencontre au large des côtes anglaises pouvait devenir funeste, car le pirate et le naufrageur étaient aux aguets sur les caps ou dans les retraits du rivage. Et la barque de Constance n'est nulle part inquiétée, si ce n'est, au retour, la tentative de l'intendant païen, d'ailleurs immédiatement punie.

De tout ce détail merveilleux, l'Homme de loi, qui conte cette histoire, n'a presque rien dit, peut-être manque d'expérience, peut-être manque de curiosité. Il a pourtant son idée, une belle pensée religieuse, qui, suspendue au-dessus de toute cette aventure marine, donne à la mer elle-même, si peu qu'on l'entrevoie, un caractère de grandeur et de noblesse. La piété profonde du conteur peut se désintéresser des mouvements, des aspects fugitifs et vains de la vague et des rochers. La mer est tout autre chose pour lui. Elle apparaît dans la légende de Constance comme la grande ouvrière de Dieu, signe visible de son pouvoir, dispensatrice de ses grâces. Les païens eux-mêmes, en Syrie et en Grande-Bretagne, ont comme un vague soupçon de cette profonde vérité, puisqu'ils remettent aux flots le soin de punir ou de pardonner. Dieu reçoit ainsi de leurs mains le vaisseau sans agrès et sans gou-

vernail qui porte l'infortunée. Il le suit dans toutes ses démarches, qu'il prolonge même peut-être à dessein, avec le concours de l'élément docile, pour que la durée de l'épreuve mérite à la douce héroïne l'assurance du salut. C'est lui qui, visiblement, ordonne aux lames et aux rafales d'épargner cette coque fragile, de la conduire par de mystérieux détours jusqu'à ces rivages du Northumberland dont il avait par avance marqué le roi du signe de la rédemption. Et quand le malheureux vaisseau, fatigué par dix années de voyage, meurtri, disjoint sans doute, est revenu dans la Méditerranée et qu'il roule mélancoliquement au large des côtes africaines, c'est Dieu qui ménage ce concert merveilleux des courants et des brises, grâce auquel l'épave rencontre précisément la flotte de l'Empereur, et Constance est sauvée. Si les cieux annoncent la gloire de Dieu, les eaux rendent témoignage à sa puissance, à sa justice et à sa bonté : *Mirabilis in altis Dominus*.

Le conte, assez curieusement attribué au Franklin, ou gentilhomme campagnard, nous transporte en des régions spirituelles bien éloignées de cette croyance candide en la providence des flots.

Un seigneur armoricain, Arviragus, vivait sans soucis avec son épouse Dorigène dans son château de Penmarch, lorsque le désir de se distinguer dans le métier des armes lui fit passer la mer pour aller se mesurer avec les champions de Grande-Bretagne. Un an, deux ans s'écoulent sans qu'Arviragus reparaisse. Dorigène, demeurée seule, apercevait de temps en temps, du haut de la falaise que dominait leur manoir, quelques voiles errantes sur les eaux,

mais jamais de navire qui lui ramenât son époux. D'autres fois ses regards se portaient, tout au bord du rivage, sur les hideux rochers noirs, horrible désert de pierres lui semblait-il, n'abritant, ne nourrissant ni homme, ni bête, ni oiseau, rocs avides seulement de destruction, et que le divin architecte aurait dû réserver pour son enfer : une telle tristesse l'envahissait alors que ses amis l'entraînaient loin de cette désolation et cherchaient à la distraire en lui faisant considérer la beauté des jardins et des fleurs.

Pendant qu'elle se livrait à cette amertume, un jeune et vertueux écuyer, Aurélius, s'était épris d'amour pour elle. La discrétion l'empêche deux années de se déclarer; enfin il fait l'aveu de sa flamme : « Eh! bien, lui répond-elle, je serai volontiers votre dame quand vous aurez débarrassé la côte de Bretagne de tous ces rochers, au point qu'on n'en voie plus une pierre. »

Aurélius retourne chez lui, désespéré. Seuls, les dieux qui président aux mouvements de la mer pourraient, se dit-il, accomplir le miracle, Phébus, Lucina surtout, souveraine des eaux, qui marche ayant les vagues pour escorte. Le jour approche précisément où, dans le signe du Lion, les deux grands astres, s'opposant l'un à l'autre, soulèveront l'océan en une grande marée. Si, grâce à leur puissance, le niveau des mers pouvait dépasser de quelques toises les roches les plus hautes, et si la lune consentait à s'arrêter dans sa course pour faire durer le prodige! Il prie, mais ses prières demeurent vaines, et son accablement n'a point de fin.

Puisque les lois de la nature se refusent au

miracle, pourquoi ne pas recourir aux secrets de la magie, non point pour le produire, mais pour en procurer l'illusion, se dit alors fort à propos un frère d'Aurélius que son affection avait rendu ingénieux. Un de ses anciens condisciples, alors qu'il étudiait à Orléans, était passé maître en l'art des magiciens pour qui c'est un jeu d'évoquer, pendant les divertissements publics, de merveilleuses apparitions, un lion menaçant, un pré fleuri, un castel, une barque sur les eaux. Ne pourrait-il donner aux spectateurs l'illusion que toutes les roches de la côte d'Armorique ont été submergées et que les vaisseaux naviguent librement? Pour s'en éclaircir il part avec Aurélius pour le pays d'Orléans. Ils y retrouvent le clerc à qui son art a déjà permis de pénétrer le dessein de leur visite. Il leur donne sur-le-champ, dans ses appartements, quelques preuves de sa puissance, fait paraître des forêts, des parcs abondants en daims sauvages, de grands cerfs que des lévriers poursuivent, des fauconniers chassant le héron sur les rives d'un beau fleuve, des joutes, des danses, l'amante d'Aurélius elle-même : puis il frappe dans ses mains et tout s'évanouit.

Sur de tels témoignages le contrat est vite conclu. Ils partent tous trois le lendemain; ils arrivent à Penmarch. Le clerc consulte ses tables, fait ses calculs, choisit son heure, dispose ses instruments magiques, et voici qu'aux yeux étonnés de Dorigène et de ses hôtes tous les rochers de Bretagne ont disparu : les bateaux vont et viennent jusqu'à toucher la falaise.

C'est à Dorigène de se désespérer, d'autant plus qu'Arviragus est revenu des tournois bretons. Fina-

lement des luttes vertueuses et de vertueux sacrifices amènent le plus heureux des dénouements. Aurélius relève courtoisement Dorigène de sa promesse, et le clerc d'Orléans, ne voulant point permettre qu'un simple écuyer l'emportât sur lui en générosité, renonce aux honoraires stipulés, et retourne sans tarder à ses études favorites.

L'imprudent engagement de Dorigène pose un de ces problèmes d'ordre sentimental chers aux poètes du moyen âge, mais dont l'étude et la solution appartiennent à d'autres domaines. Le stratagème du magicien, bien qu'il ait pour objet d'évoquer des scènes maritimes, trouvera plutôt sa place dans quelque histoire de la physique et de ses curieuses applications. Les illusions produites par le clerc d'Orléans dans son laboratoire sont dues évidemment à quelque jeu de lumière, et l'on en admire plutôt la grâce que la magie. L'appareil astrologique dont il les entoure n'a probablement d'autre objet que de dérouter les esprits et de rehausser de mystère une expérience naturelle. Il est invraisemblable d'ailleurs qu'il ait pu, avec les instruments de son art, produire chez les hôtes du château d'Arviragus l'impression prolongée décrite dans le récit. Le conteur est passé, sans même s'en soucier, des merveilles de la science aux rêves de la magie, et l'on pourrait lui en faire grief si sa candeur ne désarmait.

Comme on eût mieux aimé qu'au lieu de recourir à cette aimable fantasmagorie, l'eût-il même contenue dans les limites du possible, il eût poursuivi cette grande idée qu'effleure Aurélius dans la prière qu'il adresse aux dieux, régulateurs des astres et des mouvements de la mer!

Les traditions poétiques de l'antiquité, nées sur les rivages d'une mer presque insensible aux marées, avaient ignoré cette puissante vie de l'océan, si remarquable par sa diversité d'aspects, et plus encore par la majesté des lois qui la régissent. De bonne heure, les contemplateurs des plages océaniques, et peut-être ceux-là surtout qui, venus de la Méditerranée, étaient pour la première fois les témoins du grand spectacle, doivent avoir admiré longuement ces alternances magnifiques, ce balancement régulier, impétueux ou serein, l'ascension, le frémissement propagé de la marée montante, ondulant les beaux jours à la surface des flots avec une grâce robuste, ou projetant avec un fracas brutal trois ou quatre énormes lames qui viennent s'écraser sur la grève ou contre les rochers de la falaise; puis l'attente, le moment de repos, avant que la retraite ne s'esquisse. Bientôt le recul va commencer. Les cours d'eau paresseux aux larges estuaires, refoulés assidument pendant des heures par la montée de la mer, puis hésitants, semblent retrouver soudain toute leur activité et, du plus loin qu'ils peuvent, rappellent toutes leurs eaux, se hâtent vers l'océan; mais déjà il s'est replié, les estuaires se vident et se creusent. Sur la côte, de longues assises de rocher apparaissent. Des récifs à tête noire découvrent leurs torses délavés, décharnés, rongés de coquilles, auxquels pendent des haillons de goémon. Les antres se pavent de chaussées rugueuses; des champs de cailloux émergent. La terre prend sa revanche, projette et soulève au large ses bancs de récifs à fleur d'eau, au-dessus desquels jaillissent par instants comme de vastes

fontaines. Le navigateur prudent gagne la haute mer, car la côte est devenue encore plus redoutable.

C'est peut-être au spectacle de la marée basse, découvrant ainsi les écueils, que naquit la vieille légende armoricaine sur laquelle est fondé le conte du Franklin.

Mais cette variété de formes et de couleurs, si attachante qu'elle soit, offre cependant au songeur de moins vastes horizons que toutes ces grandes lois planétaires qui se manifestent par les déplacements réguliers des eaux. La lune et le soleil passent, repassent, se joignent, s'opposent, se contrarient, et la mer les suit attentivement dans toutes leurs démarches avec une docilité si scrupuleuse qu'un observateur des astres prévoit à l'infini, pour les années futures, les allées et venues du flux et du reflux, en détermine les limites, et que l'homme de la côte, sans autre talisman que sa table des marées, peut dire à l'océan : Tu n'iras pas plus loin.

A l'époque de Chaucer savants et marins avaient déjà porté leur attention sur ces problèmes. La curiosité du poète lui-même l'entraînait instinctivement vers ces sciences pleines de promesses et de si large envergure. Elles l'émouvaient et le charmaient à la fois, comme en témoigne mainte allusion discrète, et jusqu'au soin avec lequel il rédigea pour son petit garçon, observateur en herbe, un traité sur l'astrolabe. Aussi l'on se demande par quelle étrange erreur ou quelle négligence il a, dans ce conte du Franklin, quitté l'idée pour l'ombre de l'idée, la science des astres pour une magie aux innocentes illusions, ou aux incroyables jongleries. Comme son clerc d'Orléans ferait plus grande

figure si, mettant à profit l'enseignement de ses maîtres, les leçons de ses livres, le trésor des tables astronomiques d'Alphonse de Castille, puisqu'il les a en sa possession, il avait pu déterminer, avec une exactitude fondée sur le calcul, une grande marée qui, secondée de quelque fort vent d'ouest, eût balayé et recouvert les rochers jusqu'alors respectés du flot. La merveille n'eût pas été moindre pour des spectateurs naïfs. Ils en eussent proclamé le héros prophète et magicien, prédire et produire se distinguant mal l'un de l'autre en leurs imaginations confuses. Mais les plus réfléchis eussent peut-être reconnu dans le clerc d'Orléans le savant, l'homme osant considérer sans effroi la nature, et, parmi tous ses mouvements le plus formidable de tous ceux dont nous ressentons les effets, en trouver les raisons, en définir les lois et en annoncer les apparitions et les retours avec la certitude et la sérénité que donne la science véritable.

III

LA DÉCOUVERTE DE L'OCÉAN

Chaucer est séparé de Spenser et Shakspeare par une période de deux cents ans, à laquelle les projecteurs convergents de presque toutes les histoires donnent un relief extraordinaire : on s'était jusque-là cherché, dans les tâtonnements d'une nuit polaire, et soudain, un formidable déplacement de l'axe de la pensée humaine inonda de lumière tropicale l'intelligence universelle ! L'observation plus attentive de la vie des nations a mis en défiance contre ces mouvements subits des ensembles de peuples. Ces grands corps souffrent malaisément qu'on les remue avec tant de brusquerie. Ils sont dans le temps ; ils en ont l'allure régulière, continue, traditionnelle. Ils vont avec prudence sans jamais regarder ni trop en arrière, ni trop en avant, et c'est pourquoi leurs grands hommes, quand ils en soupçonnent l'existence, leur produisent souvent l'effet d'attardés ou de visionnaires. Il sera donc plus sage de parler de la Renaissance comme d'une époque particulièrement fertile en hommes d'exception. Grâce aux travaux de quelques-uns d'entre eux s'accomplit, dans le domaine maritime, un événement de nature à frapper vivement l'imagination des poètes : la découverte de l'océan.

Depuis le temps où le patron de Dartmouth conduisait avec intelligence son chargement de vins des côtes du Médoc à celles d'Angleterre, l'art de la navigation s'était perfectionné. La vieille boussole que la *Madeleine* portait probablement à son bord, n'avait pas été l'objet d'améliorations dignes de mémoire, mais après une longue suite d'heureuses spéculations, de précieux auxiliaires étaient venus, sur d'autres points, s'offrir au navigateur pour diriger sa course sur l'immense désert océanique. — Lorsque vingt ou trente siècles plus tôt les savants inconnus des vallées de l'Euphrate et du Tigre passaient leurs nuits à observer la marche des constellations, l'Assyrien pratique, constructeur ou destructeur de villes, pouvait sourire de leur innocente manie et déplorer le temps perdu en recherches inapplicables, sauf pour l'établissement de son calendrier. Les hommes positifs, marchands, pasteurs, soldats, et peut-être l'astronome lui-même, étaient bien loin de soupçonner qu'un jour viendrait où, grâce à ces patientes études, des milliers et des milliers de navires de haute mer oseraient s'éloigner des parages explorés, s'abandonner aux flots anonymes pendant des mois entiers, n'ayant d'autre pilote en ces mers toujours pareilles que le livre de l'astronome, et certains, grâce à lui, de retrouver dans les étoiles le chemin de leur port d'attache.

La science des anciens avait fait d'étranges détours pour parvenir jusqu'aux modernes. Les travaux de Ptolémée avaient dû parcourir la Méditerranée, passer chez les Arabes d'Espagne ; puis, traduit en leur langue et retraduit encore, il était reparu sous une forme accessible aux marins d'Occident, pour

qui l'*Almageste*, le Grand Œuvre, était devenu le guide indispensable. Des savants portugais, allemands s'étaient appliqués à l'établissement de la carte du ciel, à la rédaction de tables astronomiques. Pour mesurer les hauteurs, l'astrolabe primitif, décrit par Chaucer, avait été modifié par l'illustre Martin Behaim de Nuremberg, dans la seconde moitié du xv[e] siècle. Behaim avait également construit le fameux globe terrestre qui offrit aux navigateurs à venir la séduisante perspective de la route de l'Inde par l'occident.

L'Angleterre avait fourni peu de chose au trésor commun des connaissances utiles à la navigation. Un contemporain de Chaucer, mentionné par le poète, carmélite studieux, et professeur de théologie à l'Université d'Oxford, Nicolas de Lynn, avait composé un calendrier et des tables mises à profit par ses compatriotes. La légende le représente même entraîné par son zèle géographique dans les mers du Septentrion; il aurait abordé aux environs du pôle en des terres nouvelles que décrivait un livre intitulé : La Découverte de Fortune (*Inventio Fortunae*). Ces deux contributions, l'une modeste, l'autre hypothétique, sont à peu près les seules dont l'Angleterre puisse tirer gloire dans la période dont il est fait mention.

Cependant ses navires allaient et venaient, avec une certitude croissante, jusqu'aux extrêmes limites des parages atlantiques alors fréquentés. Par exception, quelque navigateur, curieux d'au delà, s'aventurait hors des frontières explorées. Les cartes portaient, bien à l'ouest de l'Irlande, une terre où l'on avait autrefois abordé : on l'appelait l'île de Brésil.

Pendant l'été de 1480, un marin de Bristol, porte de l'occident, partit sur un navire de 80 tonneaux pour en retrouver la trace. Il revint trois mois plus tard, n'ayant rencontré qu'une mer sans bornes, et l'occident conserva son mystère.

La révélation du grand secret était réservée à la science, l'audace et la foi inébranlable des navigateurs latins.

L'héroïque Christophe Colomb les domine tous de la grandeur de son entreprise et de la beauté de son âme. Mais au-dessous de lui comment ne pas admirer aussi l'enthousiasme de tant d'autres, non pas seulement marins, mais personnages de sens rassis, hommes politiques, gentilshommes, prélats, leur croyance profonde en un avenir de découvertes et de merveilles. Epoque singulière, dit l'auteur du *Cosmos*, où des témoignages empruntés pêle-mêle à Aristote, Averroës, Esra, Senèque sur l'infériorité de la surface des mers, comparée à l'étendue de la masse continentale, pouvaient convaincre les rois que des entreprises dispendieuses auraient un résultat assuré.

Vers le milieu du XVI[e] siècle le globe avait déjà changé de physionomie. Le cap de Bonne-Espérance doublé avait ouvert la route de l'Inde par le sud de l'Afrique; la forme du continent américain était déterminée dans ses grandes lignes, et le Grand Océan, aperçu pour la première fois du haut d'un pic de Darien, par Nunez de Balboa, avait été reconnu et traversé par les navires de Magellan.

Les Anglais, quoique bien tard venus, avaient inscrit quelques noms dans l'histoire des découvertes. Depuis le premier voyage de Jean Cabot

à Terre-Neuve, dans l'été de 1497, plusieurs autres aventuriers étaient partis de Bristol ou de la Tamise pour la grande île, avec des alternatives de succès et de désastre. D'autre part, sir Hugh Willoughby et son second, Richard Chancellor, à la recherche d'un passage au nord-est de l'Atlantique, avaient exploré l'Océan glacial, la Mer Blanche, la Nouvelle-Zemble, où périt le chef de l'expédition.

Mais leurs exploits furent rejetés dans l'ombre par la croisière que fit autour du monde Francis Drake, la grande figure populaire de marin anglais du siècle d'Elisabeth.

Après avoir accompagné tout jeune son cousin, John Hawkins, dans une campagne aux Indes occidentales, et pris part au siège de Carthagène, il avait dirigé en personne une seconde expédition et capturé à Panama un convoi de lingots. C'est alors qu'ayant aperçu, du faîte d'un arbre qui dominait l'isthme, l'Océan Pacifique, où nul navire anglais n'avait encore pénétré, il avait prié Dieu d'avoir assez de vie pour pouvoir y entrer un jour le premier.

Cinq ans plus tard, en décembre 1577, à l'âge de trente-deux ans, il appareillait du port de Plymouth avec une flottille, à destination des mers du Sud. Il n'avait que cinq vaisseaux, petits, mais tenant bien la mer et puissamment armés. Ses desseins, en effet, étaient moins ceux du géographe que ceux du corsaire. Il comptait visiter les établissements espagnols du Grand Océan et n'en pas revenir les mains vides. Mais les circonstances donnèrent à son voyage une importance et une étendue qu'il ne soupçonnait peut-être pas au départ.

De dramatiques événements en marquèrent la première partie. Etant arrivés, après diverses aventures, dans les tristes parages de la Patagonie, il découvrit qu'un de ses lieutenants, Thomas Doughty, avait organisé un complot contre lui. C'était sur ces mêmes bords qu'un demi-siècle plus tôt Magellan, le premier qui fût entré dans ces eaux, avait dû lui aussi réprimer une révolte de ses officiers. Traîtreusement il les avait fait poignarder dans leurs couchettes. Les formalités légales qu'en ce décor funèbre Drake crut devoir observer pour le jugement de l'officier félon donnèrent à la cérémonie une étrange solennité. Le prévenu comparut devant un conseil de guerre composé des commandants des navires, reconnut en partie sa faute et sentence de mort fut rendue. Inflexible disciplinaire, mais ami chevaleresque, Drake tint à honorer des marques de son estime celui qui allait mourir. Il communia avec lui, l'accompagna au lieu du supplice, l'embrassa pour la dernière fois, et l'exécuteur fit son œuvre.

La flottille reprit sa marche vers les mers du Sud. Elle ne comprenait plus que trois bâtiments, le *Pélican*, navire de Drake, de cent vingt tonneaux, l'*Elisabeth*, un peu plus petit, et un sloop de trente tonneaux seulement. Les deux autres, dont l'un n'était guère qu'une sorte de grand canot, avaient été abandonnés en piètre condition, après qu'on eût retiré agrès et ferrements.

A la sortie du détroit de Magellan, dont ils avaient mis plus de quinze jours à franchir les soixante-dix milles, naviguant à la sonde au milieu des dangers, — ils se félicitaient d'entrer dans des eaux plus clémentes, lorsqu'ils furent accueillis par une de ces

formidables tempêtes australes qui soulèvent toute la surface de la mer en lames de trente et quarante pieds de haut. Le mauvais temps dura pendant cinquante-deux jours, les fit terriblement souffrir et les entraîna, luttant désespérément, à plus de six cents milles vers le sud-est, au delà du cap Horn et des limites de la terre.

A la faveur des rares accalmies l'*Elisabeth* avait pu remonter jusqu'au détroit et s'y mettre à l'abri. Quant au malheureux sloop, le *Marigold*, il avait sombré une nuit dans la tourmente, avec son équipage. Lorsque les vents s'étant apaisés Drake reprit sa route dans la direction du nord, le long des côtes du Pérou, il était seul. L'*Elisabeth* les avait attendus trois semaines dans le détroit, entretenant sur la côte de grands feux pour se signaler au large, et n'ayant rien aperçu, était rentrée dans l'Atlantique pour retourner en Angleterre.

Les marins de l'*Elisabeth* purent déplorer amèrement l'abandon prématuré qu'ils firent de l'entreprise, car on allait entrer dans les eaux espagnoles, et le moment approchait où ceux qui avaient été à la peine seraient, sinon à l'honneur, du moins au profit, un profit dépassant même les rêves de l'insensé. A Valparaiso, le *Pélican* (débaptisé en cours de route et nommé la *Biche d'Or*) capture pour débuter un galion portant quatre cents livres pesant d'or en barres, auxquelles Drake ne dédaigne pas d'ajouter l'orfèvrerie de l'église du lieu. Plus loin, au voisinage des mines de la Cordillère, ils s'emparent, sans coup férir, de deux chargements de lingots d'argent, estimés à un demi-million de ducats. Dans le port d'Arica nouvelle prise de cin-

quante barres d'argent. Au delà de Lima ils saisissent à bord d'un voilier qu'ils rejoignent quatre-vingts livres d'or, un grand crucifix de même métal, serti d'émeraudes grosses comme des œufs de pigeon. Enfin le galion *Notre-Dame-de-la-Conception*, qu'ils avaient longtemps recherché en vain, et qui portait, disait-on, le produit des mines de Lima pendant une année entière, fut dépouillé par eux de richesses telles qu'ils en demeurèrent dans l'éblouissement : lingots d'or, lingots d'argent, pièces de monnaie à pleines caisses, colis de pierres précieuses de toutes sortes, perles, émeraudes et diamants.

Lesté de millions, le navire de Drake, recueillant rapidement au passage quelques prises de moindre importance, poursuivit à toutes voiles sa course vers le nord. Il ne fallait plus songer à repasser le détroit de Magellan, car les Espagnols avaient partout jeté l'alarme. Drake ne désespérait pas de découvrir, en quelque point de la côte occidentale de l'Amérique, une route qui lui permettrait de regagner l'Atlantique et l'Angleterre. Sans cartes, sans indices d'aucune sorte, il aborda en des terres désertes, atteignit des régions de brumes âcres, de froid glacial, qui raidissait les cordages et gelait les hommes à leurs postes. Ils s'élevèrent jusqu'au 43e degré de latitude, et nul passage ne s'offrant, le continent semblant au contraire s'élargir de plus en plus, Drake résolut de revenir par le cap de Bonne-Espérance. Son navire, soigneusement visité, radoubé, ragréé sur la côte californienne, avant cette dernière croisière vers le nord, venait de faire trois mille lieues sans défaillance et avait vaillamment supporté les récents coups de vent ; ils étaient abon-

damment pourvus de vivres; sur un des bâtiments qu'ils avaient visités ils avaient trouvé des cartes de l'archipel de la Sonde : ils pouvaient tenter l'aventure.

Ils mirent donc le cap à l'ouest, naviguèrent pendant soixante-huit jours sans rencontrer ni terre, ni voile, dans l'immense solitude du Pacifique. Ils atterrirent aux Moluques, puis gagnèrent l'île de Tidore, connurent des semaines de péril, parmi les bancs submergés et les récifs de coraux, s'échouèrent une nuit au large de Célèbes, et furent miraculeusement délivrés par une saute de vent au moment où le mauvais temps qui se préparait les eût infailliblement perdus.

Le reste du voyage n'était pour eux qu'un jeu. Ils n'avaient plus, en effet, pour revenir en Europe qu'à faire le tour de l'énorme continent africain. Ils atteignirent, en juin, le cap de Bonne-Espérance, le doublèrent sans encombre, touchèrent en juillet à Sierra-Leone, et enfin, le 26 septembre 1580, après une croisière de deux ans et dix mois, Drake fit son entrée au port de Plymouth.

L'Angleterre pouvait saluer en lui un émule des plus illustres navigateurs de l'âge précédent, leur inférieur pour la science, mais l'égal des plus grands pour l'audace et les qualités du marin et du chef. On hésitait cependant sur l'accueil à lui faire. Le bruit de ses exploits l'avait précédé en Europe : établissements espagnols attaqués en pleine paix, navires brûlés, détruits, massacre d'équipages. L'ambassadeur de Philippe II élevait, au nom de son maître, d'énergiques protestations, et en Angleterre, jusqu'au sein du Conseil, les hommes de bonne

foi, auxquels se joignaient quelques envieux, déclaraient hautement que Drake n'était qu'un pirate, qu'une nation commerçante comme l'Angleterre ne pouvait tolérer de pareilles pratiques, et que cette constante violation des traités de paix entraînerait certainement de funestes représailles.

Le *Pélican* attendait dans le port de Plymouth la décision de la Reine. On ne pouvait guère concevoir que les trésors qu'il portait dans sa cale, après avoir traversé triomphalement trois océans, allassent misérablement sombrer dans la confiscation et la restitution. Et pourtant la probité l'exigeait. La diplomatie d'Elisabeth, l'ingéniosité tenace qu'elle mettait en œuvre pour conserver les biens acquis, d'utiles atermoiements résolurent, au mieux de ses intérêts, ce cas de conscience embarrassant. On fit, pour la forme, un inventaire officiel des prises de Drake. Il déclara ce qu'il voulut : on ne lui demandait que d'être décent et, sous main, généreux. Le trésor fut ensuite débarqué, déposé en sûreté dans la Tour de Londres, en attendant le règlement de comptes avec les Espagnols. Les négociations entre les deux gouvernements se prolongèrent; cependant de nouvelles causes de différends surgirent avec l'Espagne, et le trésor, regardé d'abord comme un dépôt, puis comme une garantie, puis comme un otage, finit par être considéré comme de bonne prise et demeura la propriété de la Couronne.

Cependant Drake et la Reine avaient échangé de splendides présents. Elle lui avait donné en deux fois vingt mille livres en récompense des services rendus. Drake lui avait remis une croix de diamants, une couronne d'émeraudes; sa libéralité s'était

étendue aux grands personnages du Conseil, qui reçurent avec satisfaction de magnifiques cadeaux d'argenterie. Seuls, Lord Burghley et le comte de Sussex jetèrent une note discordante et refusèrent, ils le dirent crûment, ces reliefs du pillage.

Les marins du *Pélican* ne furent pas oubliés; les miettes du festin les enrichirent pour leur vie. Quant à l'héroïque vaisseau aucune marque d'honneur ne lui manqua. On le fit venir dans la Tamise. La Reine en personne descendit à Deptford pour le visiter. Drake la reçut à bord, et elle y resta à dîner avec les personnages de sa suite. Elle prit cette occasion pour conférer à Drake les insignes de chevalier. Le vieux navire, rongé d'algues, de coquilles et de tarets, s'était trop affaibli pour reprendre la mer. Il fut pompeusement échoué sur le rivage et des ordres furent donnés pour sa conservation.

Après le voyage de Drake, les expéditions de Davis, Frobisher, Hudson, Baffin, de sir Humphrey Gilbert et de Walter Raleigh, c'était une mer familière, radieuse, vivante, amie que l'on contemplait désormais du haut des falaises de l'Angleterre, non plus seulement européenne, mais vraiment la mer universelle, baignant et unissant les continents. Toutes les flèches de la rose des vents pointaient vers des hâvres connus et sûrs, depuis Terre-Neuve, dont l'hydrographie s'était précisée au cours de fréquentes visites, jusqu'au détroit de Magellan, seuil du Pacifique, et, d'autre part, jusqu'à l'extrémité méridionale de l'Ancien monde, où s'offrait la station du cap de Bonne-Espérance, étape, déjà familière, des voyageurs en route pour les Indes Orientales.

L'épouvante qui, chassée des parages de l'Europe, tenait encore le large de l'Atlantique, avait dû chercher refuge en d'autres climats. On l'avait poursuivie sur tous les océans, et partout elle avait fui à l'approche des navires. Des géographes visionnaires avaient longtemps effrayé le marin en évoquant à ses regards un Atlantique ténébreux, insondable, hanté de monstres et de démons, tourmenté de tempêtes, et dont les lames, plus hautes que des montagnes, s'avancaient comme un mur, sans déferler. Ces chimères avaient fait place aux séduisantes merveilles des régions nouvellement découvertes, îles tropicales, verdoyantes, fleuries et touffues, peuplées d'animaux singuliers et d'êtres à demi-sauvages, tatoués et multicolores. Au nord, au sud, les perspectives des mers glaciales, séjour des grands oiseaux, des baleines, des cachalots, des ours blancs, des lions de mer qu'on représentait accrochés par leurs défenses aux saillies des banquises et au bordage des embarcations. Tous les prodiges qui avaient frappé de terreur les marins de Colomb, variation de la boussole à mesure qu'on avançait vers l'ouest, les alizés, dont la direction constante semblait interdire toute pensée de retour, les mers d'algues flottantes, qui d'abord avaient rassuré les matelots parce qu'elles semblaient annoncer le voisinage des terres, puis leur avaient fait redouter la présence de bas-fonds, de récifs, de sables mouvants, enfin de grands fonds ayant été reconnus, leur avaient donné cette terreur que toutes les lois de la nature étaient désormais renversées, tous ces phénomènes, déjà bien observés, étaient devenus objets d'étude pour le navigateur. L'admi-

ration subsistait, mais on essayait de comprendre et d'expliquer.

Enfin, et c'était là le plus puissant attrait, la mer conduisait à la richesse. Le continent nouveau recelait dans ses entrailles un prodigieux amas de métaux précieux. On avait trouvé, en y abordant, les indigènes couverts de colliers, de bracelets, d'ornements d'or massif. On parlait même d'un pays, l'Eldorado, vainement recherché par les premiers explorateurs et qu'on plaçait vers l'embouchure de l'Orénoque, où les fleuves roulaient des paillettes d'or. Les Espagnols avaient écumé ces réserves, mais elles semblaient inépuisables, et la fortune était promise à qui les arracherait à leurs maîtres actuels. Les anciens, en des traditions qui persistaient encore, célébraient les richesses de la mer, richesses humaines, enfouies au trésor profond des naufrages, richesses lugubres, recouvertes de limon, rongées, dissoutes par les eaux, autour desquelles flottaient confusément des vaisseaux fracassés et ce qui fut leur équipage, richesses illusoires, inaccessibles au plongeur, entrevues tout au plus en quelque mélancolique vision. A quoi bon l'opulence des profondeurs limoneuses ? Maintenant, la surface vivante des flots, répudiant le naufrage, s'animait et se parait de splendeur. La mer était la route des galions du Mexique, du Pérou et de l'Inde, voie triomphale, offrant impartialement à l'audace et au courage la richesse de ces passants royaux.

Epoque inouïe pour les aventuriers de l'Océan. Pendant tout le règne d'Elisabeth c'est une frénésie de guerre de course, et l'on distingue mal le corsaire du pirate. Drake est l'exemple le plus illustre, mais

des inconnus, des terriens, arrivés nul ne sait d'où, viennent se tailler de vive force une place dans cette épopée maritime. Un nommé Clarke, de Newhaven, propriétaire de trois bateaux, capture en six semaines et amène dans son petit port dix-huit vaisseaux; il fait un bénéfice de plus d'un million. Dans l'ivresse de la conquête, la tolérance et la faiblesse du gouvernement aidant, on oublie magnifiquement le juste et l'injuste. On s'attaque aux amis comme aux ennemis et tous sont de bonne prise. Il n'y a pas de guerre déclarée avec l'Espagne, mais on aime bien mieux fondre sur ses galions que d'aller inquiéter sur les côtes de Bretagne les mauvaises barques de l'adversaire présent. Les vaisseaux anglais eux-mêmes ne se sentent plus en sûreté, car des compatriotes les abordent, les dépouillent, s'autorisant d'aussi grands exemples que ceux de lord Cobham et de sir Thomas Seymour.

Au spectacle de ces vaisseaux allant et venant, combattant, ravageant, quelque pieux contemporain de Chaucer, pèlerin de Compostelle ou de Cantorbéry, eût hoché la tête et demandé gravement, non sans raison : *Quid pro Christo?* Qu'y a-t-il là pour le Christ?

De fait, on l'oubliait un peu. La Réforme anglicane avait fort à propos mis le reste du monde en dehors de la vraie religion et transformé pour les Anglais le sacrilège de la veille en œuvre agréable au Seigneur. Dans la bagarre des dogmes la foi de l'homme de mer, souvent mal assurée, avait subi de rudes atteintes. Des traditions longtemps respectées étaient tombées en poussière. Seul le Dieu des

Armées n'avait jamais fléchi, invoqué le jour du combat par les deux adversaires et prouvant incontestablement sa volonté et sa puissance par la victoire du plus fort. C'est en lui que les triomphateurs anglais mettaient volontiers leur confiance, retournant sans le savoir aux sauvages conceptions de leurs ancêtres germains et scandinaves.

Les navires promènent sur les flots bibles et chapelains, mais on peut chercher à leur bord l'esprit du Christ. Pour une figure noble et pieuse comme celle de sir Humphrey Gilbert, qui au retour de Terre-Neuve prit volontairement passage, malgré les exhortations de ses compagnons, sur le plus mauvais bâtiment de sa flottille et sombra dans la tempête, que de rudes et profanes visages parmi tous ces capitaines aux consciences aussi tannées que leur peau.

Les navires de John Hawkins portent des noms bibliques et chrétiens, le *Salomon*, le *Jonas*, la *Judith*, le *Jésus*. C'est à bord de ces vaisseaux que, le premier en Angleterre, il se livra avec méthode et avec fruit à la traite des nègres, fondation de sa fortune et de sa noblesse. Le *Salomon*, le *Jonas* et un troisième compagnon transportent avec succès en l'année 1563 trois cents esclaves de Sierra-Leone à l'île de Saint-Domingue. En un autre voyage le *Jésus*, déjà encombré de marins et de soldats, trouve moyen d'entasser quatre cents nègres dans sa cale. On craignit pour eux l'inanition durant un calme qui survint à l'Equateur, et la perte eût été considérable, mais, comme dit le récit du voyage, « le Tout-Puissant ne souffrit point que ses élus périssent » et une brise favorable les conduisit

heureusement jusqu'aux Indes occidentales où le planteur espagnol les attendait. Le *Jésus* fit bonne traversée de retour et rapporta soixante pour cent à ses bailleurs de fonds, et à la reine Elisabeth dont il était la propriété.

A ce mélange de négoce et de dévotion on préfère encore le joyeux cynisme de Drake et la religion telle qu'on la pratiquait à bord du *Pélican*. Ils n'avaient pas manqué d'embarquer un chapelain, Mr. Fletcher, et ses services furent mis plus d'une fois à contribution pendant la croisière. Ce fut entre ses mains que communia Thomas Doughty, l'officier exécuté en Patagonie. Ce fut également lui qui reçut, après qu'ils eurent dévalisé l'église de Valparaiso, quelques objets du culte, calice, burettes, nappe d'autel pour en décorer la chapelle du bord. On lui attribue même une tentative de conversion auprès d'un officier espagnol, qu'ils gardèrent quelque temps avec eux après la prise du grand galion *Notre-Dame-de-la-Conception*. Un jour le chapelain se fit apporter le crucifix serti d'émeraudes — une des plus belles pièces du pillage — et demanda avec insistance à l'Espagnol s'il pouvait croire sérieusement que cela fût Dieu. Il ne semble pas toutefois que la bonne volonté anglicane ait eu raison de l'obstination romaine. On ne prête à Mr. Fletcher qu'un moment de défaillance. L'angoisse le saisit (bien qu'il en eût vu d'autres) la nuit où ils s'échouèrent sur le récif des Célèbes. La mort lui parut proche. Les prières les plus ardentes demeuraient inefficaces, et il crut qu'un châtiment divin était tombé sur eux pour les fautes commises, et surtout pour l'exécution de Doughty dont le juge-

ment, si correct de forme, était sans doute empreint de quelque iniquité. Il le proclama hautement. L'instant d'après le vent tourna, qui les remit à flot. Drake, malgré tout son respect pour l'église établie, — il était lui-même fils de desservant — ne pouvait laisser impunie cette manifestation inopportune, mais sa bonne humeur adoucit les rigueurs de la peine. Il se contenta de faire comparaître le malheureux chapelain sur le gaillard d'avant où il l'attendait assis sur un coffre, l'excommunia en forme et le livra au pouvoir temporel, qui l'enchaîna par la jambe à un anneau du pont. On le relâcha le lendemain, après qu'il eut promis d'être plus raisonnable.

En matière de religion, le brave Drake avait lui-même conscience de son indignité et désarmerait tous les pharisaïsmes. Sur la côte de Californie, où il avait abordé pour réparer son navire, des naturels survinrent qui les prirent pour des dieux, lui et son équipage. Drake s'efforça de les tirer d'erreur en amorçant quelques échanges mercantiles. Mais les naïfs adorateurs revinrent plus nombreux encore et se confondirent en pieuses démonstrations. La bonne volonté que Drake mit à les détromper est presque émouvante. Il lève les mains au ciel pour leur indiquer un objet plus digne de leur culte ; il se fait apporter une bible, leur lit avec chaleur quelques versets des psaumes, que son équipage et lui reprennent en chœur, et ces rudes mélopées enchantent leur auditoire. Ces pieux exercices se fussent prolongés davantage pour leur édification mutuelle, mais le voyage rappelait Drake et ses compagnons qui prirent congé, non sans tristesse, de leurs innocents prosélytes.

Cependant, l'âme tendant toujours au plus profond, au delà de ces joies hasardeuses, des convoitises naïves, des violences, des perfidies, des vilenies n'ayant d'autre excuse que l'intrépidité et le défi porté à la mort, naissait obscurément, parmi ce peuple de marins, un sentiment nouveau, que les générations précédentes n'avaient point soupçonné, moins généreux, moins pleinement humain que le christianisme dans l'enchantement duquel les meilleurs de leurs ancêtres avaient vécu, mais ayant néanmoins sa grandeur et sa beauté, unissant pour eux dans le même amour et la même admiration la terre qui leur avait donné le jour, et l'océan, sur le rivage et sur les flots duquel s'étaient écoulées leurs années les plus fécondes : la croyance, presque mystique, en une mission spéciale de l'Angleterre sur les eaux, en l'antique alliance renouvelée à leur profit entre le Dieu des mers et le peuple de leur île, nation élue entre toutes les nations de l'univers.

Pendant tout le moyen âge, dont on sortait à peine, la glorieuse tradition de l'Angleterre s'était lentement fondée sur la valeur de ses soldats. On rappelait, avec un orgueil légitime, Crécy, Poitiers, Azincourt, les courses de Henri V, du Prince Noir, de Jehan Chandos à travers le continent. Des attributs du Neptune ancien on eût choisi volontiers le cheval et laissé le trident aux marins de la péninsule ibérique. Un vieux poète amateur, contemporain de Henri V, emboîtant les uns dans les autres, à la sueur de son front, douze chapitres de distiques didactiques, avait, dans son *Livret de politique anglaise,* montré la mer aux hommes entreprenants. Mais il n'avait point la grâce, il n'avait point la

flamme. Il parlait en marchand pour des marchands, et son comptoir lui dérobait tout un morceau d'horizon. Il ne voyait pas au delà de la mer de Norwège et du golfe de Gascogne.

Après les grandes découvertes maritimes, quand l'océan fut devenu la route universelle, que le centre du monde se trouva reporté du côté de l'occident, que l'Angleterre, autrefois presque séparée du reste du globe, *penitus toto divisos orbe Britannos*, eut tous ses ports ouverts sur les terres nouvelles, sur l'Afrique, sur l'Inde, sa vocation lui apparut avec une clarté grandissante. Les progrès de sa marine, les succès de ses aventuriers la confirmèrent dans ses espérances. On aurait pu prévoir le temps où les symboles de sa puissance seraient le vaisseau de long cours et le vaisseau de ligne.

La formidable tentative du roi d'Espagne contre l'indépendance politique et religieuse de l'Angleterre, le désastre incroyable que subit l'Invincible Armada sur les côtes britanniques vinrent donner à ces pensers confus une consécration solennelle.

C'est, en effet, à la fin du mois de juillet 1588 qu'apparut au large de Plymouth le redoutable croissant formé par les cent trente navires de Philippe II, et que les feux s'allumèrent de proche en proche sur toute la côte anglaise pour signaler que l'heure décisive était arrivée. Jamais l'Angleterre n'avait couru pareil danger, n'ayant à opposer à trente mille hommes d'invasion que de chétifs régiments, démunis de tout par imprévoyance et excès d'économie, et des vaisseaux mal approvisionnés. Quinze jours plus tard l'immense flotte, d'abord entraînée par un coup de vent d'ouest à tra-

vers la Manche, harcelée en chemin par les aventuriers anglais, puis reprise, déjà décimée, par un terrible coup de vent de sud, était emportée, sans espoir ni désir de retour, dans la mer du Nord, jusqu'au delà des Orcades. Elle sombrait en partie sur les récifs des Hébrides, d'autres navires s'échouaient sur les côtes d'Irlande, où le massacre avait raison de ceux qu'épargnait le naufrage, et de la flotte invincible ne revenaient en Espagne qu'une cinquantaine de bâtiments, misérables débris aux équipages fantômes.

Cette énorme destruction frappa vainqueurs et vaincus d'une stupeur égale. La toute-puissance divine, implorée de part et d'autre, et nulle part plus manifeste que sur les grandes eaux, s'était, semblait-il, ostensiblement prononcée dans cette querelle de deux peuples et de deux croyances. « J'avais envoyé combattre les Anglais et non les tempêtes, que la volonté de Dieu soit faite » déclara le roi d'Espagne, en apprenant la nouvelle du désastre. Et cependant Dieu, maître des éléments, se prononçant ce jour-là en faveur de l'impie pouvait bien inquiéter l'âme d'un serviteur du vrai. Peut-être quelque esprit du mal avait-il vaincu, usurpateur toléré du pouvoir de Dieu sur les flots. « Mes ennemis, écrivait Philippe II au pape, ne doivent attribuer leur triomphe qu'aux éléments qui ont combattu pour eux. » L'opposition qu'on devine entre ces deux déclarations fait soupçonner le grand débat qui devait se livrer en plus d'une conscience catholique, posant, sans oser peut-être le résoudre, le problème redoutable des rapports de la Nature et de la Divinité.

Mais les Anglais n'avaient point les mêmes raisons de douter de l'intervention divine et de son caractère. La médaille qui fut frappée pour conserver le souvenir de la défaite espagnole et catholique représentait des navires fracassés avec cette inscription : *Afflavit Deus et dissipantur*, d'un souffle Dieu les dissipa. Oubliant même la valeur des marins on rapportait tout le mérite de la victoire à la volonté et à la protection du Tout-Puissant. « Ils furent modestes dans le triomphe » constataient les vaincus. La modestie n'était qu'apparente. Il y avait là plus que les germes d'un orgueil surhumain, car il n'en est pas de plus grand pour une nation que de reprendre la tradition des races élues, de s'attribuer, par un décret divin, l'alliance de l'élément et de se faire réserver par l'Eternel la souveraineté des trois quarts du globe pour eux et pour leurs descendants, de génération en génération.

Telles étaient les pensées qui s'agitaient confusément au-dessus des flots à cette mémorable époque, poésie parfois émouvante, mais obscure et muette. Il ne se trouva point de songeur puissant pour les rassembler toutes en son sein et pour les rendre au monde avec l'unité frémissante et lumineuse d'une œuvre de génie. L'Angleterre n'eut point alors de poète de la mer. Par habitude, goût personnel, inexpérience parfois, peut-être aussi certain dédain de l'événement présent ou de la prophétie, les deux esprits de l'heure, Spenser, Shakspeare, se tournèrent plus volontiers vers d'autres points de l'horizon. Il leur est cependant arrivé de porter leur regard vers les rivages de la mer, de tressaillir au

spectacle divin; l'un d'eux même s'est longuement penché sur l'âme d'un de ceux pour qui le monde de l'océan sera toujours le mystère captivant et redouté. Et c'est ainsi que du poème de Spenser et du drame shakspearien une rumeur de vagues s'élève par instants, et qu'entre tant d'autres visions, il ne manque ici ni le « navire ailé qui fait un long voyage

Ni le sombre reflet des écueils dans les eaux,
Ni l'importunité des sinistres oiseaux. »

IV

SPENSER ET LA REINE DES FÉES

En même temps que la découverte des océans et des continents nouveaux s'était accomplie la découverte, non moins merveilleuse, du monde des bibliothèques.

Le zèle érudit, la curiosité et la fantaisie de riches amateurs des belles-lettres, l'ingéniosité des inventeurs de l'imprimerie, la stupidité des rabatteurs turcs, qui, chassant devant eux les rares survivants de la civilisation hellénique, les firent tomber aux mains des humanistes d'Italie, toutes ces circonstances diverses et bien d'autres encore ayant préparé les voies, on vit de nouveau resplendir la sagesse de Platon et de Plutarque, l'éloquence de Marc Tulle, la poésie d'Horace et de Virgile.

De longs cris de joie, répercutés sans fin, saluèrent cette résurrection. Et cependant quelles routes nouvelles l'esprit humain, plus aventureux, plus confiant en son énergie et en son étoile, n'eût-il pas reconnues, à quelles âpres et majestueuses vérités n'eût-il pas abordé au large si l'on n'eût pas rallumé les anciens phares ?

Fort heureusement cet inquiétant problème : bienfait ou fléau de l'antiquité retrouvée, ne se pose

guère dans l'histoire de la poésie maritime. L'héritage grec ou latin fut ici fort peu de chose. Il ne s'agit bien entendu que des livres familiers, ceux qui furent vraiment les amis et les conseillers des hommes de la Renaissance. Les autres œuvres furent pour eux comme si elles n'eussent pas été, décorèrent seulement les bibliothèques des princes et des papes ou donnèrent à de studieux érudits l'illusion consolante d'une vie bien remplie.

Les poètes helléniques, en effet, n'avaient jamais eu beaucoup de goût pour la mer. Leur domaine favori c'étaient les champs, les bois, le bord des rivières, les sources, enfin, exceptionnellement, et à l'usage des dieux seulement, la montagne. L'Odyssée elle-même ne fait à la vie maritime qu'une place bien petite. Ulysse est guerrier, diplomate plutôt que marin, ce qui pour un insulaire tient presque du prodige. Il se sent plus à l'aise et plus maître de lui dans l'antre du Cyclope, ou dans sa salle à manger, l'arc en main, en face de tous les prétendants, que dans sa barque ou sur son radeau. Si Pallas Athéné lui avait enseigné l'itinéraire qui, par la terre ferme, l'amenait en vue d'Ithaque, il l'eût probablement adopté de grand cœur, peu soucieux d'affronter les colères du vieux Poséidon.

La poésie conserva longtemps la tradition de ces époques primitives où les navires étaient petits, peu nombreux, et les marins encore novices. De plus l'esprit de mesure, de sage discipline trouvait difficilement son compte dans cette vie de marin où d'une part l'isolement, de l'autre la promiscuité, entraînaient à l'irrespect et à la rebellion. Euripide,

qui ne dit rien à la légère, traite dédaigneusement d' « anarchie nautique » les équipages d'Agamemnon rassemblés à Aulis.

Tout était bien changé aux grandes époques de la littérature latine, ainsi qu'en témoignent les voyages fréquents des gouverneurs de provinces, les traversées, longues il est vrai, mais régulières et sûres, des flottes qui faisaient le transport des blés dans la Méditerranée, enfin les navigations des premiers chrétiens. Mais les poètes, souvent plus familiers avec le livre qu'avec la vie, plus épris des songes du passé que du spectacle du présent, vécurent de ces vieilles craintes et de ces vieilles antipathies. Lucrèce, du haut des promontoires, considère avec anxiété les navires faisant voile par une forte brise, et se félicite d'être à terre. Horace répète les invectives des lyriques anciens contre les inventeurs de la navigation et ceint d'une triple cuirasse d'airain le cœur de ceux qui osent s'asseoir dans une barque. Virgile était plus courageux et plus instruit, M. Jal l'a démontré dans son *Virgilius Nauticus*, et pourtant son héros fait bien mauvaise figure pendant la tempête. Les lamentations du pieux Enée, des experts l'ont constaté, commencent dès l'instant que le vent se met à forcer et la mer à grossir. Il éclaire, il tonne, ce qui d'ailleurs n'est pas un mauvais signe. En tout cas, son vaisseau n'a pas une seule avarie, pas de mât craqué, pas de voile emportée ou déchirée, pas de rames brisées, pas de gouvernail perdu, pas la moindre voie d'eau. Et c'est dans ce bâtiment étanche, sain, robuste, rassurant, que d'une voix gémissante Enée, chef d'escadre, déplore son infortune et invoque les dieux. Drake, sans se

soucier ni de dieu ni de diable, eût fait jeter à fond de cale ce prophète de malheur, et fût retourné tranquillement dans sa chambre attendre la fin du grain, car ce n'est qu'un grain. La situation s'aggrave un peu dans la suite. Plusieurs navires viennent malencontreusement en travers à la lame, d'autres mal construits, bien que le poète les garantisse en bon état de navigabilité, se délient et coulent bas. Mais l'instant d'après le vent tombe, le soleil même reparaît, et l'on sait comment Cymothoë, Triton, unissant leurs efforts, vinrent déséchouer les quelques bâtiments engagés dans les syrtes, Neptune lui-même ne refusant pas le secours de son trident pour les opérations du renflouage.

Cette tempête de Virgile, fort heureusement placée au début d'un poème qu'on ne lit guère jusqu'à la fin, et présentant d'ailleurs quelques traits bien choisis, servit longtemps de modèle aux bons élèves de l'antiquité. Qu'on ajoute à cette courte description la petite aventure sous-marine d'Aristée, au quatrième livre des Géorgiques, les réflexions générales déjà signalées sur les périls de l'océan, une demi-douzaine de métaphores sur le pilote, l'ancre, la tempête, l'écueil, les noms et les attributs sommaires des principales divinités des flots, et l'on aura fait l'inventaire de la petite pacotille maritime que léguèrent aux modernes les ouvrages des anciens.

L'originalité n'en souffrit point. Réduits à leurs propres ressources, puisque le livre était muet, les grands contemplateurs, Spenser est de ceux-là, s'en allèrent au besoin rêver sur la falaise ou sur la plage, rappelèrent leurs souvenirs de dures traversées, la

lecture des récits de voyages, les soirs passés à écouter quelque rude compagnon de John Hawkins ou de Francis Drake, de retour des Antilles ou des mers du Sud.

Spenser, établi dans le domaine qu'on lui avait concédé en Irlande, exil profitable mais un peu mélancolique, avait à peu près achevé la première partie de sa *Reine des Fées*, lorsque surgit, au milieu de sa rêverie pastorale, un des plus fiers représentants de la grande race aventureuse, celui que le poète appela plus tard le Pasteur de l'Océan, l'illustre Walter Raleigh.

Raleigh avait fait ses premières armes sous les ordres de sir Humphrey Gilbert, son demi-frère, le navire qu'il montait portant la sereine devise : « *Nec mortem peto, nec finem fugio* », « Sans rechercher la mort, sans redouter le terme. » Depuis il s'était rendu populaire dans le monde des marins par la hardiesse et la libéralité dont il avait fait preuve dans les expéditions organisées par lui à Terre-Neuve et en Virginie. Il était un de ceux sur lesquels on comptait, au moment de l'Armada, si la destruction de la flotte n'avait rendu inutiles les services d'un soldat. Retiré pour l'instant dans ses terres d'Irlande, confisquées sur l'indigène rebelle, et dont il était à la fois le propriétaire et le défenseur, Raleigh, toujours plein de projets, songeait à établir tout un commerce d'échange entre ses domaines, voisins de la côte, et les ports français et espagnols, auxquels il enverrait des chargements de douves, prenant comme fret de retour les vins d'Espagne et de Médoc. Ce cabotage pacifique ne fut d'ailleurs

qu'un intermède avant la reprise éclatante d'exploits moins innocents : enlèvement de galions espagnols, avec tous leurs trésors, expédition en Guyane, croisière de Cadix, jusqu'au moment où emprisonné, et condamné à mort pour haute trahison, il fut retenu captif pendant quinze années, occupant ses journées à des travaux d'histoire et de littérature. Relâché à soixante-quatre ans sous condition d'aller fonder un établissement en Guyane, il équipe, avec les débris de sa fortune, une petite flottille. Le départ, retardé par le mauvais temps, s'effectue non sans peine. L'ouragan, les calmes, les vents contraires les éprouvent. Fort affaiblis ils arrivent à Cayenne. Leurs embarcations remontent l'Orénoque, mais ils entrent en conflit avec les Espagnols. Dans un des engagements le fils de Raleigh tombe percé d'une balle. Le capitaine Keymis, qui commandait en second, accusé d'impéritie, se suicide d'un coup de pistolet. L'équipage, composé en grande partie de gens sans aveu, hâtivement racolés, menace de se mutiner si l'on ne retourne pas en Angleterre. Raleigh vaincu, ruiné, vieilli, revint intrépidement à Plymouth se mettre à la disposition de ses geôliers, et ses ennemis personnels, osant exiger l'exécution de la peine capitale portée contre lui quinze ans plus tôt, et à laquelle on avait sursis jusque-là, lui firent trancher la tête le 29 novembre 1618.

Tel était l'homme qui, voisin impétueux du poète, et comme lui à l'âge des généreux et durables enthousiasmes (ils avaient dans les trente-sept ans, étant nés l'un et l'autre aux environs de 1552) s'était, à première lecture, épris de l'œuvre à peine achevée, et avait résolu d'aller lui-même en présenter l'auteur

à la reine Elisabeth. Il avait entraîné Spenser sur son grand vaisseau, et c'est dans cette illustre compagnie que le poète, pour la deuxième fois, traversa la mer d'Irlande. Ils se rendirent ensemble à la cour; le poème y reçut un accueil favorable, et quelques mois après il paraissait avec dédicace à la reine, et une épître liminaire adressée à sir Walter Raleigh. L'auteur de la *Reine des Fées* et son chevaleresque bienfaiteur se rencontrèrent peu dans la suite, car leurs fortunes prirent des chemins bien différents. Cependant Spenser ne pouvait oublier de longtemps cette apparition du Pasteur de l'Océan, traversant brusquement et magnifiquement son existence, les longs espoirs et les vastes pensées qui leur faisaient cortège tandis que leur voilier voguait vers les côtes d'Angleterre.

Spenser a pris soin de consigner en un petit poème le souvenir de cette navigation. On voudrait bien savoir exactement ce qu'ils virent, ce qu'ils se dirent, quelle chose leur advint, par quels détours subtils les détails du voyage allèrent plus tard se fixer dans les stances de la *Reine des Fées*. Mais l'aventure maritime du poète, comme tant d'autres incidents de sa vie, se dérobe à toute curiosité. On ne sait rien non plus de précis sur les séjours qu'il fit au bord de l'océan. De soudaines échappées, au tournant des strophes, sur l'horizon marin, ses vagues, ses vaisseaux, ses rochers, d'amples perspectives, même des allégories tout entières empruntées au monde des flots, font soupçonner des rêveries prolongées sur le rivage ou en mer, des heures pensives, le long du quai de quelque port primitif, des essais de conversation avec les pêcheurs. De ce réel, rien de décisif

ne reste, mais à jamais subsiste ce que le poète a voulu en conserver de plus exquis, combiné aux légendes, aux symboles, à toutes les fantaisies de la pensée, à tous les raffinements de l'imagination.

On le suivrait volontiers dans ce labyrinthe de la *Reine des Fées*, peuplé de magiciens pervers, de chevaliers sans peur et sans reproche, de belles fugitives, de nymphes, de faunes, de satyres, assombri de forêts profondes, parfois aussi par le vol monstrueux des dragons de l'Apocalypse. Il en coûte de tenir le rivage.

Et pourtant, qu'on regarde au large : la mer y palpite, mer d'Irlande il semble, presque toujours agitée, et c'est une joie de voir ces grandes lames heurtées retomber puissamment et s'épandre en vastes écumes sur les flots partagés et indécis.

Voici là-bas sir Guyon qui fait route vers l'île des Délices, ayant pour compagnon et pour guide un sage pèlerin. Leur barque évite au passage le gouffre d'Avidité, que domine le rocher de Vil Reproche, car on vogue en pleine allégorie. Tout à l'entour, des mouettes, de rauques goëlands, à l'œil froid, d'autres oiseaux de proie, posés là, attentifs, prompts à se jeter sur les épaves. Mais de nouveaux périls surgissent. Sur les bords d'une île flottante une sirène peigne sa longue chevelure. Elle appelle à grands cris les deux voyageurs, cherche à les séduire, se lance à leur poursuite dans son esquif. Ils fuient. Cependant la mer grossit, et voilà qu'autour d'eux soufflent à grand bruit tous les monstres difformes que l'océan récèle dans ses profondeurs. L'hydre

dresse ses têtes multiples, sans cesse renaissantes; des baleines épaulent la lame. Paraissent aussi les scolopendres luisants, aux écailles d'argent, les puissants monocéros aux queues démesurées, le ziffius, plus redouté que l'écueil, le satyre marin dont, au fort de la tempête, se montre la face effroyable.

Mille autres, tous horribles, accourent en grondant, et l'on eût pardonné le frisson aux courages les mieux trempés. Heureusement ces bêtes de l'abîme sont aisément conjurées. Le pèlerin touche les flots de son bâton : ils s'apaisent, les monstres s'y replongent et on ne les revoit plus.

La barque arrive enfin dans une petite baie en amphithéâtre, abritée d'un côté par un haut promontoire dont l'ombre se projette sur la grève, de l'autre par un rocher abrupt. Tout est calme, souriant. Du sein des flots s'élèvent des voix enchanteresses : « Voici le port, disaient les chants, où l'on se repose des labeurs importuns, asile délicieux, loin des douleurs, loin des tourments.

La houle, rumeur adoucie,
De sa basse profonde leur donnait la réplique;
Et contre le rocher les vagues déferlant
Cadençaient gravement une partie moyenne;
Tandis que le souffle subtil du zéphir faisait entendre
Son soprano, et c'était une étrange harmonie ».

L'inflexible pèlerin refuse de faire escale, soupçonnant encore là quelque maléfice de l'esprit de vanité, mais comme l'on comprend le désir qu'exprime sir Guyon d'arrêter là sa barque, et quelles douces et paresseuses heures l'on passerait, étendu sur cette grève, même si, les voix mystérieuses se taisant, il ne restait plus pour bercer le rêve que le chœur de la houle, des vagues et des brises.

Les deux voyageurs continuent leur traversée, abordent dans l'île des Délices, et cessent, une fois à terre, de nous appartenir, mais leur navire nous reste. Parlons-en tout à loisir.

Les navires, dans Chaucer, étaient indistincts. On devine la *Madeleine* d'après le patron qui la commande. Quant au vaisseau de Constance on ne peut en définir que les itinéraires. Et pourtant le poète avait vu des bateaux de toutes formes et de toutes grosseurs monter et redescendre la Tamise avec la marée, ne fût-ce que dans sa jeunesse, puisqu'il fut élevé sur les bords du fleuve, ou bien encore entre Woolwich et Greenwich, alors qu'en sa qualité d'hydrographe (car il était universel) il surveillait la réparation des berges. Il ne lui vint point à l'esprit de les décrire.

Avec Spenser le navire sort de la brume.

On peut saluer d'un sourire les canots minuscules, sans voiles et sans avirons que, sur des mers généralement calmes, nymphes et magiciennes dirigent à leur gré par artifice subtil. Ces esquifs sont gracieux et commodes, mais s'évaporent à l'examen. Sir Guyon et le pèlerin n'ont guère qu'une embarcation. Le regard s'arrête plus volontiers sur de bons et solides voiliers, que Spenser a dû voir dans la mer d'Irlande.

Le poète ne fut guère sensible, semble-t-il, à la beauté de la voilure, et ceci peut surprendre, puisqu'au même temps peintres et dessinateurs en étaient dans l'éblouissement. Leurs navires ont toujours toutes voiles dehors, par jolie brise; ils les couvrent littéralement de toile, même lorsque l'agitation de

la mer et la violence des vents menaceraient l'équilibre de ces architectures flottantes. C'est qu'ils étaient séduits par ces voiles gonflées, aux courbes pimpantes et glorieuses; et non contents de peupler tous les agrès et jusqu'aux moindres cordages de toute cette vie palpitante, ils déferlaient de toutes les flèches des mâts d'immenses pavillons de longueur fabuleuse, dont les plis serpentaient capricieusement dans le sillage. Le navire était vraiment la créature ailée.

Spenser, peu soucieux de toute cette envolée, paraît comme hanté d'une idée de puissance, force du vent, qu'il attribue, transposition instinctive, au bâtiment lui-même, et d'autre part la résistance offerte par les flancs du bateau à la poussée des vagues. On y voit quelque part un grand vaisseau, faisant voile par gros temps, assailli, dans le voisinage des côtes, par deux lames croisées. Il les refoule toutes deux de sa vaste poitrine, leur passe sur l'échine, et continue bellement sa route. Il y a là tout l'élan, le coup de reins d'un robuste voilier, et la fuite triomphale sur une mer crépitante, étalée et, pendant un instant, aplanie.

Le navire est aussi intelligence et volonté. Dans l'ancienne et banale métaphore le vaisseau évite l'écueil, et tout est dit. Ici il louvoie avec une précision savante, en profitant du vent, des courants et de la marée. Il connaît son chemin. Ce n'est plus la chose inerte, ballottée, harassée par les vagues. Il ne redoute pas le mauvais temps; il le soumet, il l'utilise. Point de fatigue; seulement la résolution d'aller ici et là, au milieu des flots qui, vaincus, sans cesse se reforment, mais sans méthode, sans but semble-t-il, alors que les vaisseaux savent et veulent.

Toute cette vie des navires courant sur les eaux devient surtout sensible par contraste quand le bateau s'échoue, qu'il demeure prisonnier des bas-fonds et des vases. Sir Guyon en voit un, pendant sa traversée, grand vaisseau de commerce qui s'est engagé dans les sables, et que l'équipage et les marchands essaient vainement de remettre à flot. Le vaillant navire, avec sa précieuse cargaison, pressent la mort. Des eaux troubles roulent le long de ses flancs. A la première bourrasque il lui faudra céder. Il ne lui restera plus qu'à se coucher et attendre le fatal démembrement.

Les marins se montrent peu, le navire (illusion toute naturelle) semblant se suffire à lui-même. Parfois seulement, à la lueur d'une comparaison, on aperçoit, à bord des grosses barques côtières, le patron, essayant de repérer, dans une trouée de nuages, une étoile qu'il connaît, ou bien encore, sur quelque vaisseau de haute mer, le capitaine étudiant les alignements de sa carte. L'un d'eux, mieux en vue (au premier livre, vers le milieu du troisième chant) revient au pays, après une longue et pénible traversée, un rude homme, la figure toute cuite par les coups de soleil, les coups de vent, et les embruns, maltraité, mais joyeux car la terre est signalée, aussi son sifflet de manœuvre résonne allègrement. Le poète, rappelant les usages antiques, lui fait honorer le dieu Nérée à pleines coupes, entouré de son équipage. Cette solennité fait sourire, et l'on devine une réalité plus fruste et plus cordiale : le patron après avoir rudoyé une dernière fois ses cinq ou six hommes, encore plus hérissés que lui, les rappelle de la mâture ou du gaillard d'avant, et, tout grommelant

de satisfaction d'avoir fait bonne route, leur remplit à chacun un gobelet de gros vin qu'on avale en hâte car le mouillage est proche, et ce n'est point le moment des courtoisies mythologiques.

De ces figures de marins la plus curieuse est peut-être encore celle du vieux pêcheur dans l'épisode de Florimel et Marinel, dont l'histoire, commencée au troisième livre, s'entremêle capricieusement à plusieurs autres légendes, et, longuement différée, vient après plus d'un détour s'achever à la fin du livre quatrième.

Toute cette aventure mérite d'être contée. Les contemporains y goûtaient, comme dans le reste du poème, mainte allusion délicate à d'illustres personnages, entre autres Walter Raleigh et la reine Elisabeth. Ce sont là des attraits que les siècles ont vite effacés. Il ne reste plus aujourd'hui au récit que sa beauté toute nue : lecteurs candides et artistes n'en demandent pas davantage, et l'on ne saurait quitter Spenser poète de la mer sur plus radieuse vision.

Donc la princesse Florimel, ayant appris la mort du fils de nymphe Marinel, qu'elle aimait sans l'avoir jamais vu, sur le seul bruit de ses exploits, quitte la cour à l'insu de ses parents pour aller à la recherche de cet amant infortuné. Sa jeunesse, sa beauté l'exposent à maints périls, et, au moment où nous la rencontrons, un monstre difforme la poursuit. Elle va se précipiter à la mer pour en éviter les atteintes quand elle aperçoit, non loin du rivage, une petite barque immobile. Elle s'y jette, d'un coup d'aviron la pousse au large. Le monstre déçu s'éloigne.

Cette barque était celle d'un vieux pêcheur. Il avait mis ses filets à sécher sur la grève et, en attendant, il sommeillait, couché au fond de son bateau. Le courant entraîne l'embarcation en pleine mer : le vieux pêcheur n'en a cure. Enfin ayant dormi tout son content, il ouvre les yeux, se redresse, aperçoit Florimel. L'éblouissante apparition le surprend à tel point qu'il se croit tout d'abord le jouet d'une illusion, et, par trois fois, se frappe la poitrine. Il demeure encore un moment hébété, se secoue, rappelle ses idées, et se rend compte enfin qu'il est dans son bon sens, et qu'il a dans son canot une belle jeune fille. Il la trouve même si jolie que la mauvaise pensée, qu'on aurait crue défunte, se ranime en lui, tandis qu'il jette à Florimel quelques maussades questions ; toujours chagrin, toujours grommelant, mais sa vieille face ravagée s'allumant soudain, il s'avance vers la jeune fille, et, malgré qu'elle résiste, la renverse au fond de l'affreuse barque toute gluante d'écailles de poissons.

Par bonne fortune le dieu Protée passait dans le voisinage sur son attelage de phoques. Il accourt aux appels de Florimel, la délivre, et châtie le vilain en le traînant quelque temps sur les eaux à la suite de son char.

Laissons le pauvre vieux loup de mer retrouver s'il le peut son misérable bateau, et chasser le souvenir de cette déplorable aventure, et retournons à Marinel fils de nymphe.

Sa mère, Cymoënt aux noirs sourcils (elle-même fille du grand Nérée) l'avait élevé en secret dans une grotte marine. Ayant grandi il se constitua le défenseur des nymphes, gardant contre tout venant

leurs plages favorites. Dans cet emploi chevaleresque il se signala par tant d'exploits éclatants que sa mère obtint pour lui comme récompense toutes les richesses que la mer recèle en son sein. Au commandement du dieu Nérée, les flots roulèrent sur la grève aux pieds de Marinel l'or, l'ivoire, les perles, toutes les richesses de l'Inde, toute la pompe des rois de Perse.

Toutefois Cymoënt n'était pas sans inquiétude. Qui sait si Marinel, de plus en plus audacieux, ne trouverait pas la mort dans quelque fatale rencontre? Elle alla donc trouver le dieu Protée, à qui tous les secrets de l'avenir sont connus, et Protée l'avertit que son fils eût à se défier des femmes, car d'une femme, jeune vierge étrange et belliqueuse, il recevrait un coup funeste.

Marinel, docile aux conseils de sa mère, et conservant en son âme quelque chose de la virginité des flots, évite donc studieusement toute société féminine, au point qu'on en vint à déplorer autour de lui son inexorable froideur. Tandis qu'il se gardait ainsi des séductions des belles, la noble et intrépide Britomart, revêtue d'une armure de chevalier, était partie à la recherche d'un héros qu'elle aimait en secret. Disons-le tout de suite, ce n'est point Marinel. Britomart n'est ici qu'une superbe passante conduite en ces lieux par le hasard pour que les prédictions de Protée s'accomplissent. Marinel en effet, voyant ce chevalier inconnu cheminer le long de la plage dont il avait la garde, l'arrête, le provoque; ils combattent, et Marinel tombe inanimé. La noble Britomart continue son pèlerinage, après avoir jeté un regard de dédain aux stériles richesses étalées sur la grève.

(Il va sans dire que cette vierge hautaine n'est autre que la reine Elisabeth. Ce coup d'œil mépri-sant sur les trésors apportés par les flots est peut-être de trop. Francis Drake et l'ambassadeur d'Espagne en savaient quelque chose; mais retournons au rêve).

La nymphe Cymoënt jouait avec ses compagnes sur les bords d'un étang où fleurissaient les narcisses quand elle apprend la mort de son fils. Toute sa joie l'abandonne; elle défaille et ses sœurs se lamentent autour d'elle. Elle revient enfin à la vie, remonte sur son char ainsi que ses compagnes et toutes, pensives, volent sur les ondes vers la grève funeste. Les dauphins qui les entraînent glissent comme des hirondelles à la surface des eaux sans laisser derrière eux même un flocon d'écume. On arrive, mais avant de toucher le rivage le cortège s'arrête de peur que les beaux coursiers n'aillent froisser leurs nageoires à la rudesse du sol. Les nymphes s'élancent; bientôt elles reviennent, portant délicatement le corps de Marinel qu'elles ont paré de fleurs comme l'Adonis antique, et leur attelage, docile à leurs voix, s'enfonce avec son fardeau aux profondeurs des ondes, jusqu'aux demeures des dieux marins.

Que devenait cependant la belle Florimel ?

Son libérateur, Protée, vieux pasteur des troupeaux de Neptune, au chef tout blanchi de frimas, l'avait doucement recueillie dans ses bras rugueux, l'avait réconfortée par de douces paroles, souriant, tandis que de sa barbe les embruns ruisselaient sur le sein resplendissant de la jeune fille; puis il l'avait, elle aussi, emmenée vers les demeures sous-marines.

Il y habitait une caverne, enfoncement profond autour duquel grondaient les vagues. Il y vivait solitaire, songeur, sans autre compagnie que celle d'une vieille nymphe qui prenait soin de ce triste séjour. Son cœur avait-il jamais battu dans ses jeunes années ? Le poète n'en dit rien. Il était bien tard pour connaître l'amour, surtout pour l'inspirer. Mais les dieux ont le privilège des vertes vieillesses. Peut-être aussi la solitude des eaux, les courses journalières parmi les troupeaux de monstres s'ébattant sur les flots, cette retraite pensive avaient-elles conservé au vieux pâtre des mers une jeunesse éternelle ? Toujours est-il qu'il s'émeut de tendresse. Avec la gaucherie d'un solitaire il fait l'aveu de sa flamme. Il cherche à séduire Florimel par des présents ; il fait valoir ses attributs divins ; il offre de les abdiquer si Florimel le désire : vaines tentatives. Les rudes divinités de l'Océan s'abaissent difficilement aux flatteries et aux prières. Dédaigné, Protée retrouve sa puissance et sa subtilité de dieu marin. Rappelant à lui toutes ses métamorphoses, il se présente à Florimel sous les traits d'un géant, prêt à l'accabler ; puis, centaure, il chevauche ; il est démon ; enfin il revêt l'aspect épouvantable d'une tempête déchaînée. La jeune fille, surmontant son effroi, refuse encore. Alors il l'enchaîne au fond d'un noir cachot.

La délivrance, bien méritée, ne pouvait tarder, et même Florimel aurait trouvé la captivité bien douce si elle avait su que tout près, Marinel, si longtemps désiré, l'attendait.

Car l'ingénieux Tryphon, qui sait toutes les plantes marines et leurs vertus, l'avait ramené à la

vie. Toutefois Cymoënt n'avait pas consenti à ce qu'il reprît son poste sur les grèves, redoutant pour lui quelque nouvelle fatalité. Il était donc resté, hôte des nymphes, en ces demeures immortelles. Les réjouissances n'y manquent point, et l'on y célébrait précisément les noces du dieu-fleuve Tamise et de la nymphe Medway.

Protée avait préparé des salles pour l'immense cortège, car tous avaient été conviés, divinités marines, fleuves, nymphes des sources, des fontaines, des ruisseaux, et c'était par milliers qu'ils se dirigeaient vers la salle du festin. En tête Neptune, avec son trident pour sceptre, et Amphitrite, sur les épaules de laquelle ruissellent les flots de sa chevelure, étincelante de perles qu'ont préparées, pour l'en orner, les mers de l'Inde. Triton les précède, faisant joyeusement retentir les rochers des accents de sa conque. Derrière eux les dieux marins, bienveillants, redoutables, Glaucus, qui sait l'avenir, Palémon, favorable aux navigateurs, le monstrueux Orion, qui annonce les tempêtes, Alébius, qui connaît la profondeur des eaux, Eryx, Chrysaor, Eurypulus, vingt autres, le géant Albion qui, anciennement, passa le détroit d'une puissante enjambée pour aller combattre Hercule sur le sol de la Gaule. Puis l'antique Océan, et Téthys, Nérée, judicieux interprète des volontés des dieux, secourable aux matelots, comme eux humain, loyal et généreux. Puis les grands dieux-fleuves de tous les continents, ceux qui descendent des monts, ceux dont la source se perd dans la nuée, fleuves farouches, aux sanglants reflets, fleuves somptueux, roulant l'or en leurs flots, le Tigre, le Pactole, l'Orénoque, l'Amazone aux rives

hantées de vierges belliqueuses. Enfin, se pressant autour des deux époux, lui majestueux, au front couronné de tours, accablé sous le poids des villes et des hommes, elle agreste et fleurie, tout le cortège des fleuves venus du nord, frémissants de vie, sereins et inquiets à la fois, et celui des nymphes, filles de Nérée, nymphes des marées, nymphes des houles, celles qui soulèvent la tempête, et celles qui savent l'apaiser, puis par milliers les divinités des sources et des fontaines, plus nombreuses que les sables des mers ou que les étoiles des cieux.

Marinel, fils d'un père mortel, n'avait pas été admis dans cette pompe. Tandis qu'il en admirait tristement la magnificence et déplorait son isolement, une plainte frappe son oreille. C'est Florimel qui, dans sa prison de rocher, se lamente : elle aime Marinel sans espoir de retour ; elle lui a tout sacrifié, la paix, la joie, la liberté. Marinel a tout compris. Il s'émeut, il s'attendrit. Désespérant de pouvoir jamais délivrer celle qui souffre pour lui, et qu'il chérit maintenant de toute son âme, il s'assombrit, il se consume, il va mourir.

Mais Cymoënt et les dieux interviennent. Le cas est proposé au tribunal de Neptune qui, par une sage interprétation du droit d'épaves fait bonne et prompte justice des prétentions de Protée sur sa captive. On la délivre ; Florimel et Marinel sont enfin réunis ; une fois de plus, et jusqu'en ces demeures sous-marines, triomphent la beauté, la jeunesse et l'amour.

V

LA TEMPÊTE ET LE MARCHAND DE VENISE

Il y a au moins deux hommes dans Shakspeare, le songeur et le penseur. L'on doit au premier une bonne partie de la *Tempête*, au second le personnage d'Antonio, marchand de Venise.

Entre toutes les pièces de Shakspeare, la *Tempête* est l'œuvre énigmatique. Les amateurs de sens profonds sont venus tour à tour se pencher sur ce puits, et n'y ont guère aperçu que ciel bleu, nuées et leur propre visage. C'est ainsi qu'on a découvert dans la *Tempête* une description de la vie coloniale, le testament littéraire d'un dramaturge applaudi, une doctrine philosophique empreinte de manichéisme, un vivant commentaire de l'Evangile, un message social où, sous forme symbolique, le travail librement accepté est opposé à celui de l'esclave. Des explications plus étranges encore ont surgi ; l'on dirait parfois une boîte de Pandore, où ne reste même pas au fond l'espérance d'une certitude.

La donnée, cependant, ne manque pas de simplicité. Prospero, duc de Milan, a oublié les devoirs de son état pour se livrer à l'étude de la magie. Son frère le renverse du pouvoir et l'abandonne avec sa

petite fille Miranda sur un mauvais bateau qui, parti à la dérive, aborde dans une île déserte. Prospero trouve dans cette île deux êtres dont il fait ses serviteurs : Ariel, esprit ailé, et Caliban, moitié homme, moitié poisson. Pendant douze ans Prospero n'a d'autre société que celle de sa fille et de ces deux créatures. Au bout de ce temps-là passe au large de l'île un navire qui porte le duc usurpateur, son ami Alonzo, roi de Naples, Ferdinand, fils du roi, et quelques autres. Une tempête s'élève. Les nobles passagers sont sauvés, mais croient leur navire perdu. Ferdinand, séparé de ses compagnons, fait la rencontre de Miranda. C'est le premier homme qu'elle ait vu. Ils se plaisent, ils se le disent. Surviennent d'une part Prospero, qui a tout préparé et tout suivi du regard, d'autre part le roi de Naples, le frère usurpateur et leur suite, et la pièce se termine par une reconnaissance, le remords des offenseurs, un pardon, une restitution et des fiançailles. L'action commence au moment du naufrage, vers deux heures de l'après-midi ; à six heures du soir tout est terminé, et les deux jeunes gens qui ne se connaissent que depuis trois heures, lui fils de roi, elle fille de la nature, se fiancent sans hésitation à la satisfaction de toute l'assemblée.

Le personnage principal (le seul vivant de toute la pièce) amuse et touche à la fois, car il est pétri de faiblesse, de prétentions sublimes et de bonté. Sa science de magicien, dont il parle avec tant d'orgueil, trébuche à chaque pas. Il lit l'avenir dans les astres : il n'y a même pas lu les projets de son frère qui, sans cérémonie, le détrône et l'embarque. Il commande à toute la nature : il n'a même pas le

pouvoir de sortir de son île. Le plus misérable radeau lui aurait suffi, puisque la terre est à quelques journées, et qu'il sait susciter les brises favorables. En voyant qu'il demeure captif pendant douze ans, hôte d'une caverne, ayant pour tout régal la nourriture grossière que son esclave lui prépare, on se met à concevoir des doutes sur les ressources de son art. Il évoque des banquets somptueux, des scènes théâtrales, aussitôt évanouies d'ailleurs, mais ce sont illusions de magie naturelle dont la recette est connue depuis plusieurs siècles. Le clerc d'Orléans de Chaucer y était déjà passé maître. Il soulève une tempête d'un coup de baguette : on concède tout au plus qu'il l'a correctement prédite. Il a le verbe auguste et souverain : l'on s'aperçoit qu'au fond c'est un faible, un craintif, un inquiet, à qui la solitude de cette île pèse d'un poids écrasant, que ces douze années d'isolement forcé ont déprimé, prématurément vieilli, et qui soupire anxieusement après la société et la protection des hommes, pour lui et pour son enfant. Quelle émotion, quand il retrouve des compagnons! Quelle crainte indicible que, malgré ses stratagèmes, le vaisseau ne reparte sans les prendre à son bord! Avec quelle allégresse, non pas exempte d'imprudence, il presse les fiançailles de sa fille et du jeune prince, pardonne à tous les coupables et se dispose au départ. Il fait bon marché des enchantements de l'île et de ses deux serviteurs surnaturels. Il laisse Caliban à la discrétion de l'équipage qui l'embarquera probablement pour le montrer en Italie. Ariel, le favori Ariel, est libéré et congédié sans longue effusion. La baguette magique est enterrée, le grimoire jeté à la mer, le

vieux duc étant trop heureux d'abandonner ces vains prestiges pour redevenir tout simplement, dans la compagnie des siens, un homme de bonne volonté.

Les autres personnages, usurpateur, roi de Naples, vieux courtisan Gonzalo, dont la barbe ruisselle de larmes « comme dégouttent en hiver les bords d'un toit de chaume », Ferdinand, fils de roi, sont d'honnêtes comparses. Miranda, belle et brave enfant, que la magie laisse bien tranquille, fera, dûment instruite de ses nouveaux devoirs, une princesse fort aimable et très raisonnable.

Ariel et Caliban sont plus déconcertants. On a beau multiplier les points de vue, certains aspects de leur caractère et de leurs aventures demeurent à jamais dans le sombre. Que représente l'homme-poisson Caliban? D'où ce monstre fangeux, au langage informe, tient-il l'idée de propriété? Quelle importance y attache-t-il? Qu'est-ce que ce dieu Sétébos qu'il adore? Que veulent dire ses extases musicales? Qu'est-ce que la sorcière Sycorax, courbée en cerceau, et capable d'agir sur la lune pour produire flux et reflux? Pour quel crime l'a-t-on bannie d'Alger ? Qu'est-elle devenue ? Pourquoi Ariel, esprit aérien, a-t-il été enfermé par elle dans l'écorce d'un pin? A chaque instant l'insoluble vous confronte, et il y a là un tel mélange de poésie, de réel, de songe, de négligence, et peut-être de profondeur, qu'il est plus sage d'y rêver que d'y réfléchir.

Le titre même, la *Tempête*, est tout à fait arbitraire. Il n'a guère de rapports qu'avec la première

scène. L'*Ile Enchantée* conviendrait mieux au reste de la pièce.

Cette première scène, celle du naufrage, la seule dont il puisse être question ici, mérite l'attention, car, si brève qu'elle soit, elle ne manque ni de vérité, ni de vie.

Les auteurs à venir du *Shakspearius Nauticus* y pourront exercer toute leur sagacité, car on y voit manœuvrer par grosse mer un navire près de faire côte. Ce doit être un vaisseau de fort tonnage, puisque le roi de Naples y a pris passage avec toute sa suite, pour aller conduire solennellement sa fille Claribel au roi de Tunis, qu'elle a épousé. Surpris au retour par la tempête, ils ont dû fuir devant le temps, et ils sont poussés, sans s'en douter, sur l'île de Prospero qui n'est point, et pour cause, portée sur les cartes marines. Dès qu'on l'a signalée, le patron essaie de changer de route, diminue de toile, veut prendre la cape sous les basses voiles, mais il est déjà sur la roche. On peut suivre cette manœuvre aux commandements et aux coups de sifflet qui retentissent. Il y manque seulement l'allure, le tangage, les embardées d'un navire fuyant vent arrière, les gros roulis qu'ils ont dû essuyer en essayant de venir debout au vent et en présentant le travers. On voudrait voir aussi les hommes se garer, s'accrocher au gréement, aux bouts de corde, car avec une mer énorme, outre la brutalité et la traîtrise des roulis de grandes lames ont dû, de temps en temps, balayer le pont. Le représenter n'était guère possible. Le théâtre est ami des mers calmes et tolère tout au plus les petites houles. Mais on pouvait indiquer, suggérer : l'on n'en est pas avec Shakspeare à quelques symboles près.

La stabilité et la sécurité du pont une fois concédées, il ne reste plus guère qu'à admirer. Les passagers sont tout ce qu'ils doivent être en un pareil moment, craintifs, inertes, irritants, irritables. Le gros temps les a fait sortir de leurs cabines. Ils envahissent timidement le pont. Ils questionnent; on les chasse avec peine; ils ne tardent pas à reparaître. Le péril grandissant fait surgir le fond des caractères. Antonio, l'usurpateur, écume de colère, blasphème, médite on ne sait quelles représailles. Le débonnaire Gonzalo, courtisan à barbe blanche, affaibli par les ans, se résigne à l'inévitable. Rappelant, comme en rêve, les débris de son esprit d'autrefois, il fait des plaisanteries compliquées et grivoises aux dépens du bosseman, qui n'en a cure. Le navire va s'enfoncer : comme on serait bien dans une grande lande, si sèche et si aride qu'elle fût! Tel est le dernier souhait de ce bon vieux terrien.

Le patron passe rapidement et court à son banc de quart. C'est le bosseman qui met les hommes en branle et qui tient tête au troupeau de passagers. Hurleur, jureur, brutal, à l'aise dans ce déchaînement d'ouragan pourvu qu'on ait du large, intrépide et tenant tout de même à sa peau, il entraînerait le plus timide des équipages et refoulerait au besoin, pour débarrasser le pont, un roi suivi de toute sa cour. Les cris d'effroi le mettent en fureur, surtout parce qu'on lui couvre ses commandements. Pourtant quand il voit ses hommes abandonner leurs postes en disant : Nous sommes perdus, il demeure bouche bée, n'ayant plus d'ordres à donner. Son rôle est terminé. Enfermé dans la cale avec l'équi-

page par les sortilèges d'Ariel, il y va dormir trois heures. On lui réserve pour le réveil la bonne surprise de trouver son navire miraculeusement conservé et paré pour l'appareillage.

La tempête terminée, la mer se retire de l'action. On ne l'aperçoit même plus à l'horizon. C'est dans le décor agreste de l'île, feuillages, rochers, marécages, taillis, que se font les rencontres et les enchantements. Des scènes rustiques se succèdent, sans aucun souvenir des récifs de la côte, des vents et des brumes.

Seule la chanson d'Ariel ouvre une perspective sur les mystères du monde sous-marin. Ferdinand s'imagine que son père, le roi de Naples, a péri dans les flots, et, pour l'entretenir dans cette erreur douloureuse, Ariel, invisible, chante cette mélodie :

Par cinq brasses de fond repose ton père.
De ses os sont faits les coraux.
Voici les perles qui furent ses yeux.
Rien de lui qui ne s'évanouisse
Sans métamorphose marine
En quelque précieuse et étrange chose.
Les nymphes des eaux, heure par heure, sonnent son glas.
Ecoute ! car je les entends : Ding, ding, dong.

De semblables images paraissent dans le songe de Richard III, et l'on peut s'émerveiller des rayons de lumière que verse le poète en ces lugubres profondeurs. Son imagination, éprise de vie, transporte jusqu'en ces lieux funèbres des contrastes joyeux de couleurs et de formes. Au lieu de ferrements rouillés, de lamentables carcasses de navires et de matelots, difformes et rongées, il peuple l'océan de splendides épaves, pierreries, joyaux inestimables, il fleurit les orbites des crânes de perles lumineuses, qui sou-

rient, et portent à la mort un défi. C'est ici le séjour des divines métamorphoses qui lentement se poursuivent au tintement des cloches de l'abîme.

On s'attarderait à ces beaux songes, mais il faut les oublier pour revenir, avec le *Marchand de Venise,* au monde de la pensée et de l'action.

C'est une très ancienne histoire que celle du prêteur exigeant de son débiteur, à défaut de payement, une livre de chair. On se la racontait déjà pendant les croisades, et elle n'était probablement pas nouvelle. Le créancier impitoyable de la légende fut peut-être parfois, en ce temps-là, un marchand chrétien ou musulman. D'autres vinrent, qui — retour à la tradition, zèle pieux, on ne sait — en firent décidément un Juif. Sa monstrueuse exigence était due à la haine que les bourreaux du Christ portent aux chrétiens. Sous cette forme nouvelle l'histoire prenait un sens, et comme elle flattait la passion populaire, c'est ainsi qu'elle se perpétua. Parmi les figures légendaires on conserva donc désormais celle du Juif usurier, s'apprêtant, couteau en main, à prélever sur son infortuné débiteur la livre de chair stipulée.

Mais cette stipulation portait dans ses flancs toute une casuistique. Il s'agissait ici, en effet, d'un contrat, librement débattu entre deux parties : quelle en était la valeur? La loi pouvait-elle autoriser un créancier à prélever une livre de chair sur le corps de son débiteur insolvable? D'autre part, en admettant que cette clause fût immorale, ne pouvait-on pas taxer le débiteur de mauvaise foi s'il

avait conclu cette convention avec la pensée secrète que l'autre partie n'en pourrait exiger l'exécution? Il y a plus. Puisqu'on parlait d'un contrat, rédigé en bonne et due forme, il était nécessaire d'en peser soigneusement chaque terme : « Une livre de chair », disait la légende. Fallait-il interpréter : juste une livre de chair, rien qu'une livre de chair? Ce n'est pas tout : qui la prélèverait? Le créancier n'était-il pas en droit d'en exiger la remise, sans qu'on pût l'obliger à se payer lui-même? Une fois entré dans le domaine de la jurisprudence le débat prenait une allure de plus en plus abstraite. On oublie le juif, on oublie le chrétien, on oublie l'humanité. Il n'y a plus là que sophistique, passe-temps hallucinatoire de juges et d'avocats, tourmentés d'arguties, d'articles de codes et de précédents. Et pourtant, l'esprit humain est ainsi fait, cette scolastique de Sorbonne ne doit pas avoir nui à la popularité de la vieille légende. C'est peut-être même ainsi qu'on en amusait les enfants, l'enfance aimant naturellement la ruse, l'équivoque et les naïvetés.

Vers le XVI[e] siècle, l'histoire s'agrémentait de détails plus vivants. Un petit conte italien la présentait de la façon suivante :

Un riche marchand de Florence, ayant laissé toute sa fortune aux deux aînés de ses fils, envoya le plus jeune, Gianetto, à Venise, chez son parrain Ansaldo. Celui-ci, également fort opulent, fit à son filleul l'accueil le plus libéral et, comme une flottille était en partance pour Alexandrie, il lui arma un vaisseau portant des marchandises de prix.

Voici donc Gianetto en route pour l'Egypte. Comme il passait en vue d'un hâvre de belle appa-

rence, il apprit du capitaine que ce port de Belmont appartenait à une noble dame à qui chaque nouvel arrivant devait faire la cour : elle accorderait sa main au plus digne. Gianetto fait escale. La dame le reçoit de la meilleure grâce du monde; bon souper, bon gîte, quant au reste, elle avait fait verser dans le verre de Gianetto une drogue qui l'endormit incontinent. Il ne se réveilla qu'au matin pour trouver son navire désarmé et toutes ses marchandises enlevées.

Joué, dénué de tout, il revint à Venise et n'osant conter sa défaite, il prétendit avoir fait naufrage sur des récifs. Ansaldo lui pardonna : « L'accident n'est pas rare », et lui équipa un second bâtiment.

Gianetto reprend la mer, s'arrête encore à Belmont : même mésaventure, même retour désappointé à Venise et même excuse mensongère. Ansaldo pardonne une deuxième fois : « La mer enrichit les uns, ruine les autres. » Mais pour pouvoir armer un troisième navire, Ansaldo doit vendre tous ses biens et emprunter de plus, à un juif de Mestri, dix mille ducats, remboursables dans un mois à la Saint-Jean, avec la fameuse clause de la livre de chair.

Gianetto tente une dernière fois la fortune, aborde à Belmont. La complaisance d'une dame d'honneur lui fait éviter le piège habituel. Il sort victorieux de l'épreuve nocturne et l'ardeur de sa galanterie lui mérite la main de la dame de Belmont et la souveraineté du pays. Tandis qu'il s'oubliait au milieu des plaisirs, la Saint-Jean était survenue. Gianetto se rappelle le terrible marché, court en diligence à Venise, mais le délai est expiré. C'est en vain qu'Ansaldo a demandé du répit, en vain que

ses amis ont offert de réunir la somme entre eux. La date de l'échéance étant passée, le juif réclame sa livre de chair. Gianetto lui promet cent mille ducats : le juif veut s'en tenir aux termes du contrat.

Sur ces entrefaites, la dame de Belmont, mise au courant de l'aventure, se rend à Venise à l'insu de son mari. Revêtue d'une robe de juge et si habilement déguisée que Gianetto lui-même ne pouvait reconnaître la supercherie, elle fait appeler les deux parties et décide que le contrat doit être exécuté sans délai. Le juif tire son rasoir, mais au moment où il va porter la main sur Ansaldo, elle le menace de toutes les rigueurs que la loi réserve aux parricides, s'il prélève sur son débiteur plus d'une livre de chair. Le juif épouvanté déchire son billet et bat honteusement en retraite. Toute la compagnie se retrouve à Belmont. Le juge ingénieux quitte son déguisement et l'on se livre à la joie, Ansaldo prenant sa part de l'allégresse générale en épousant la secourable dame d'honneur.

On sait comment sur cette donnée aimable, mais sans profondeur, Shakspeare,—empruntant quelques traits à un autre conte bien connu, celui des trois cassettes d'or, d'argent, de plomb, entre lesquelles doivent choisir les prétendants de Belmont (il va sans dire que les naïfs seuls choisiront l'or et l'argent), s'inspirant peut-être aussi, pour quelques détails, d'un gros mélodrame de Marlowe, dont la façade ne manque pas de grandeur, mais qui s'effondre bientôt dans les turpitudes, les incendies, les empoisonnements et les abominations, a composé

une comédie émouvante et gracieuse tour à tour, de moralité fort contestable, mais où la jeunesse et la poésie font pardonner bien des choses. Shylock est figure classique depuis longtemps. Qui ne se rappelle sa réplique, lorsqu'on l'outrage : « Je suis juif? Est-ce qu'un juif n'a pas d'yeux? Est-ce qu'un juif n'a pas de mains, d'organes, de dimensions, d'affections, de passions?... Si vous nous piquez, ne saignons-nous pas? Si vous nous chatouillez, ne rions-nous pas ? Si vous nous empoisonnez, ne mourons-nous pas? Et si vous nous faites tort, ne nous vengerons-nous pas ? Si nous sommes vos pareils en tout le reste, en cela aussi nous vous ressemblerons ! »

Et le duo d'amour, au clair de lune, dans les jardins de Belmont : « Par une telle nuit, quand la brise embaumée baisait doucement les arbres, sans un murmure de feuilles, par une telle nuit, je pense, Troïlus, monta sur les murs de Troie, et exhala son âme vers les tentes des Grecs, où reposait Cressida... »

Alors que les regards se portent sur le juif persécuté et impitoyable, ou sur les amants de Belmont, il est un personnage qu'on néglige bien injustement, celui même qui donne son nom à la pièce. C'est un discret, un pensif ; on passe sans le remarquer. Mais si l'on s'avise un jour de s'arrêter avec lui, de l'écouter, d'entendre même ce qu'il ne révèle qu'à demi, on découvre en cet homme une profondeur de sentiment et de pensée qu'on n'eût point tout d'abord soupçonnée, et l'on comprend pour quelles raisons Shakspeare inscrivit au fronton de son drame ce nom : *Le Marchand de Venise.*

Silhouette débonnaire et naïve que celle d'Ansaldo, prototype d'Antonio dans le conte italien. L'excellent homme se dépouille assidûment en faveur de son filleul, accepte sans sourciller les naufrages imaginaires, ne contrôle, ni ne récrimine. C'est une âme simple, et il faut toute la dureté de cœur d'un méchant juif pour vouloir exercer sur ce marchand inoffensif les représailles d'une race persécutée. Il y a même dans son cas on ne sait quelle bonté sénile, et le conteur paraît s'égayer lorsqu'une conclusion inattendue remet le brave Ansaldo, déjà mûr, à la garde et aux soins d'une jeune épousée.

Antonio appartient à une autre espèce d'hommes. On ne sait rien des origines ni de l'étendue de sa fortune. Elle semble considérable, puisque lui failli ou disparu, le marché vénitien en serait ébranlé. Elle offre cette singularité d'être tout entière placée sur des navires. Le juif de Malte, de Marlowe, auquel on peut songer ici, car il rappelle à la fois Shylock et Antonio, était également propriétaire de navires, mais il faisait en outre le commerce des pierres précieuses; dans sa vaste maison de Malte il tenait des réserves d'or et de diamants. Antonio a des navires et les marchandises qu'ils portent, rien de plus. L'un est à Tripoli, un autre à Lisbonne, un autre en Angleterre, d'autres encore dans l'Inde, au Mexique. De leurs voyages dépend la fortune d'Antonio. Ses vaisseaux sont sa raison d'être. Penser à ses navires, suivre leur marche sur la carte, en prévoir les escales, les rencontres, les retards, les retours, voilà son unique passion. On ne lui en connaît point d'autre. Il laisse l'amour aux

jeunes et aux faibles : l'amitié lui suffit. Naturellement porté à la réflexion, peut-être à la mélancolie, il recherche, en effet, ceux dont la naïve gaieté ou le robuste équilibre vous calment, vous raniment, vous réconcilient avec la société humaine. Et, d'autre part, on l'aime pour sa bonté et pour sa droiture. On se sent chez lui en sécurité.

Nature réservée, délicate, d'une prévenance et d'une tendresse de femme pour ses amis, il est cependant capable de haine farouche, implacable. Il y a dans Venise un homme qu'il ne peut apercevoir sans un tressaillement de colère, une révolte de tout l'être. Lorsqu'Antonio croise sur le marché ou sur le port le juif Shylock toutes décences sont oubliées : il l'insulte, il l'outrage, il va même jusqu'à lui cracher à la figure.

Jalousie de marchand contre un autre marchand? Non. Antonio laisse ces sortes de rancunes aux âmes mesquines. Haine de chrétien à l'égard d'un juif? Shylock le prétend, mais sans aucune raison. De fait, il faut d'autre aliment aux haines vigoureuses que le souvenir de griefs religieux remontant à quinze siècles. Antonio a commencé par haïr non la race, mais l'homme, et l'homme non pas parce qu'il est juif, mais parce qu'il est Shylock. Bien au delà du métier, du dogme et de la tribu, c'est entre cet armateur et ce prêteur sur gages la querelle de la foi et de l'incrédulité.

On sait qu'au début Antonio vient faire, en faveur de son ami Bassanio, une démarche auprès du juif. Il s'agit d'un emprunt de trois mille ducats. Les propos qu'échangent les deux hommes révèlent la nature profonde de leur dissentiment. Pour justifier

les intérêts qu'il exige d'habitude, Shylock invoque, dans la Genèse, la récompense que reçut Jacob pour les sept années passées au service de son oncle Laban. Celui-ci lui promit comme salaire les agneaux tachetés qui naîtraient dans le troupeau. Jacob, au moment où les brebis concevaient, leur plaça sous les yeux des baguettes bigarrées, si bien que le nombre des agneaux tachetés fut considérable. L'Ecriture n'approuve-t-elle pas et le salaire et l'ingénieux stratagème qui l'accrut ? — Scandaleuse interprétation du livre sacré, réplique Antonio, car aux yeux de l'armateur la leçon que donne la Bible, ce n'est point cette ruse de Jacob, mais l'acte de foi par lequel il accepta une récompense dépendant uniquement de la volonté divine.

C'est en conformité avec cette doctrine qu'Antonio a suivi, entre toutes les professions, celle où le succès est plus qu'en aucune autre un présent divin. Il a livré toute sa fortune aux hasards des rochers, des houles, des calmes, des tempêtes. La seule concession qu'il ait faite à la prudence humaine a été de distribuer ses vaisseaux dans les sept mers du globe, car il ne faut pas tenter inutilement les flots. Pour le reste, il s'en remet avec confiance aux soins de la Providence. Elle lui dispense, comme il lui plaît, la perte et le profit. Il accepte la perte sans murmure et recueille pieusement les gains des traversées, puisqu'ils sont un don de Dieu même, sa visible bénédiction. Le commerce devient un entretien mystique entre l'homme et la divinité.

On conçoit dès lors comment, pour une nature aussi profondément religieuse, l'attitude de Shy-



lock, son négoce, ses profits, constituent un outrage permanent. Shylock est l'homme des baguettes bariolées, des stratagèmes, des sécurités accumulées, des prêts usuraires, compensant les pertes imprévues par l'énormité des bénéfices, l'homme qui cache toute sa fortune chez lui, sacs d'or, diamants plus maniables, plus faciles à dissimuler. Quelle défiance insultante à l'égard des hommes et à l'égard de Dieu! Quel abîme d'impiété que cette âme d'usurier! Et le misérable a l'impudeur de réussir. Il donne à la place de Venise le spectacle honteux de l'incrédule, régnant sur le marché avec sa tribu. On lui crache le mépris au visage : le visage accepte placidement. On avilit le taux de l'intérêt par des prêts gracieux; on arrache des mains de l'usurier les gains qu'il escomptait : il y est plus sensible, mais ces violences ne peuvent que le fortifier dans son entêtement de sceptique. Ne pourrait-on le vaincre, sinon le convaincre, par quelque démarche héroïque où, comme les martyrs d'autrefois, le croyant offrirait sa vie comme gage de sa foi? Puisque Dieu protège les vaisseaux du juste, on acceptera la mort, par un engagement solennel, si dans tel délai, loyalement mesuré, ils n'ont pas fait retour au port où on les attend.

Tel est le sens profond de l'étrange traité qu'Antonio passe avec Shylock, contrat insensé si Antonio n'est qu'un armateur vulgaire, contrat héroïque si l'on voit en lui ce qu'il est réellement : un croyant, l'armateur de Dieu.

D'après leurs conventions, en effet, la somme de trois mille ducats, empruntée par Antonio pour obliger son ami Bassanio, sera remboursable dans

trois mois, sans intérêt. Mais si, dans le délai fixé, la dette n'est pas acquittée, Shylock aura la faculté de prélever une livre de chair sur le corps de son débiteur, en telle partie qu'il lui plaira.

L'on sait, à vrai dire, sur la place de Venise, qu'Antonio attend le premier de ses vaisseaux au plus tard dans deux mois, c'est-à-dire un mois avant l'échéance du billet. Néanmoins la partie n'est pas égale : d'une part, comme enjeu, trois mille ducats et les intérêts, de l'autre une vie d'homme. Mais l'enjeu de Shylock fût-il moins considérable encore, Antonio n'hésiterait pas : Dieu, qui règne sur les flots, ne laissera pas le juste dans la détresse, et le juste, confiant dans le souverain juge, se montrera prêt à sceller sa foi profonde de son sang, pour la confusion, sinon la conversion de l'incrédule.

Ce tragique pari se présente, à ce qu'il semble, sous un aspect tout autre à l'adversaire d'Antonio. Shylock paraît avoir songé seulement qu'à la faveur de cette convention, dont il a eu l'idée, et dont il a dicté les termes, il pourra se défaire légalement, et sous la protection des autorités vénitiennes, d'un homme néfaste pour son négoce et dont il veut depuis longtemps la perte. Et cependant, lorsqu'on voit ce calculateur lucide donner à son ennemi un grand mois de délai, réduire à rien ses propres chances de vengeance, on se demande s'il n'a pas entrevu, lui aussi, malgré la vulgarité de son âme, la signification redoutable de leur débat, s'il n'a pas voulu, audacieusement, faire la partie belle au protecteur prétendu des marchands chrétiens et de leurs navires. Non seulement il ne demande pas le miracle au dieu d'Antonio, non seulement il lui

accorde le temps ordinaire des traversées, mais il y ajoute un mois tout entier, et ce geste de défi ne manque point de grandeur.

Les signatures sont apposées : à la volonté de Dieu désormais. Deux mois se passent sans qu'aucun bâtiment soit signalé. Le troisième mois s'écoule, et Antonio apprend que son vaisseau d'Angleterre s'est perdu sur le banc des Goodwins, qu'un autre de ses navires, venant de Tripoli, a fait naufrage. Le juif tient sa vengeance. Cependant, pour l'en frustrer, il suffirait de réunir, alors qu'il en est temps encore, les trois mille ducats. Ces mauvaises nouvelles demandent confirmation ; et, en admettant même le naufrage et la faillite, les marchands de Venise, parmi lesquels Antonio compte plus d'un obligé, auraient tôt fait de trouver entre eux, pour lui sauver la vie, la somme qu'on exige. Antonio pourrait aussi écrire à son ami Bassanio, à qui les trois mille ducats devaient servir à conquérir l'héritière de Belmont. Peut-être Bassanio a-t-il réussi. Si délicat qu'il soit de lui demander, au lendemain de ses noces, le remboursement d'une dette antérieure, la gravité de la situation excuse une démarche exceptionnelle. De toute façon, Bassanio serait le plus méprisable des égoïstes si, coûte que coûte, il n'accourait. Tous ces moyens de salut s'offrent à Antonio : il les néglige, et même il a dû volontairement les écarter. Ceux qui l'accusent d'imprévoyance, d'inertie, ou d'étrange obstination ignorent la vraie nature de la partie qu'il joue. Accepter les secours de ses amis de Venise, écrire à Bassanio avant l'expiration du délai fixé, c'est avouer que sa foi chancelle, qu'il n'a pas cru jusqu'au bout, qu'il a douté

de la Providence. Il se doit à lui-même de persévérer jusqu'au dernier instant dans son attente héroïque.

Les trois mois sont passés depuis plusieurs jours. Aucun navire n'est arrivé. Antonio, que Shylock a fait immédiatement emprisonner, n'a plus qu'à s'apprêter à mourir.

Mais le poète, songeant peut-être à la foule, voulut un dénouement souriant. La dame de Belmont, déguisée en jurisconsulte, retourne contre Shylock, à l'aide du sophisme traditionnel « rien qu'une livre de chair » le contrat qui devait causer la perte d'Antonio. Pour surcroît de bonheur, les vaisseaux qu'on croyait naufragés ont fait bonne route et sont arrivés au port.

Qu'a-t-il pu se passer dans la conscience d'Antonio pendant ces vingt-quatre heures si chargées d'événements, au cours desquelles, après s'être préparé à la mort, il a vu son adversaire désarmé, confondu, et dépouillé d'une partie de ses biens, alors que lui-même retrouve les richesses qu'il croyait anéanties?

Les mortelles journées, passées à attendre vainement ses navires, les espoirs déçus, les plaintes de ses créanciers, les menaces de Shylock, l'emprisonnement l'avaient tellement accablé et affaibli que c'est à peine le même homme qu'on voit comparaître devant le tribunal du doge. Il a hâte d'en avoir fini. En prison il avait eu un moment de défaillance, et il avait pensé faire appel à la clémence de Shylock. L'approche du supplice, la présence de Bassanio, le dévouement dont cet ami fait preuve, un peu tard, mais il n'en est pas complètement responsable,

donnent au condamné la force de tenir jusqu'au bout. Victime désignée, il acceptera la mort sans une plainte. Il assiste comme en rêve aux arguties de la dame de Belmont à propos du contrat, sans même intervenir, sans protester, ainsi que l'honneur l'exigerait. Sauvé, la requête qu'il adresse pour qu'on force le juif à se convertir, trahit encore chez lui un certain trouble d'esprit, car il doit savoir mieux que personne que Shylock, une fois de plus persécuté et injustement spolié par les chrétiens, sera pour la chrétienté une bien douteuse acquisition.

Plus tard, de sang-froid, il rougira peut-être de l'équivoque à laquelle il a dû son salut et le juif sa condamnation. Et comme sa foi en la Providence a dû être ébranlée. Il était le juste, le croyant, et c'est lui que la conspiration des éléments, retardant ses navires au delà de toutes limites raisonnables, condamnait sans motif à une mort ignominieuse. Il périssait sans la bonne volonté des hommes. Nouveau Job, Job des flots, les mers lui rendent, il est vrai, tous les biens qu'il croyait perdus, et son cœur s'illumine à la pensée de reprendre la tâche aventureuse. La continuera-t-il avec l'ancienne confiance? Ce dieu, qui règne sur les eaux, n'est-il pas le dieu indifférent, dont les écueils et les tempêtes ne distinguent point le croyant de l'impie, dont les calmes retiennent les vaisseaux du juste, le juste dût-il trouver la mort dans ce délai?

Et comme Shylock doit triompher!

Une sentence inique lui fait perdre ses trois mille ducats, le dépouille d'une partie de ses biens, le force à se convertir sous peine de mort; sa fille

Jessica lui vole ses diamants, s'enfuit avec un jeune aventurier sans scrupule, qui la convertit et l'épouse, et le tribunal assure à cet indigne couple l'héritage des biens qu'on laisse à Shylock. Quel triomphe pour sa doctrine d'universelle défiance ! Perfides sont les ondes (il ne leur en veut pas, elles ont failli le venger), mais plus perfides encore sont les hommes. Leurs contrats sont des pièges, leur justice une infamie, leur code un monument d'iniquité. Fiez-vous aux hommes d'honneur : ils éludent leurs engagements. Fiez-vous à vos amis : ils vous abandonnent dans le besoin. Aimez vos enfants : vous recueillerez l'ingratitude et la trahison.

Que les mélodies, les concerts de luth, les chants et les promesses de félicité qu'échangent les jeunes époux dans les jardins de Belmont ne fassent pas illusion. Le vaste reflux de ce drame entraîne, dans ses flots amers, bien des joies et bien des espérances.

VI

LA MER DU XVII[e] SIÈCLE

Les époques les plus brillantes, dans l'histoire de la poésie, ont communément d'assez ternes lendemains.

Cette proposition (n'en déplaise aux critiques de l'école scientifique) n'est pas un paradoxe; elle est la résultante d'une des plus intéressantes applications qu'on ait jamais faites de leur méthode aux phénomènes d'ordre littéraire.

Il paraît en effet aujourd'hui à peu près démontré que, pour une nation donnée, la quantité de génie poétique répandue à la surface de l'intelligence totale demeure sensiblement la même pendant le cours normal de l'existence de ce pays. Dans l'état d'équilibre le génie collectif n'atteint pas un niveau fort élevé. Mais le passage des grands poètes le fait affluer sur certains points. Il se produit alors des phénomènes comparables à celui des grandes eaux, et la mer reste haute tant qu'on demeure dans le signe des Spenser, des Shakspeare. Eux passés, l'équilibre se rétablit dans la médiocrité jusqu'à la marée nouvelle. Cette hypothèse, d'une grandiose simplicité, nous paraît infiniment plus satisfaisante que les théories déjà vieillies du progrès et de l'évolution.

Quand les formules indispensables auront été établies, le calcul permettra sans doute de prédire jusqu'à un certain point l'apparition des chefs-d'œuvre, et la critique littéraire, abandonnant les errements de l'histoire, qui n'est point une science, et de l'histoire naturelle, encore toute fourmillante d'incertitudes, pourrait enfin rentrer dans le domaine de la seule science du monde réel qui soit à peu près exacte : l'astronomie.

Quoi qu'il en soit, on ne saurait trouver à la loi générale ci-dessus énoncée de meilleure confirmation que l'histoire de la poésie maritime anglaise au XVIIe siècle.

Les œuvres de cette époque, celles de Cowley, de Waller, de Dorset, de Dryden souvent (on sait que Milton est à part dans son siècle) offrent le spectacle de l'ingéniosité hors de propos, ou encore de ce sérieux appliqué des bons livres, qui nous paraît, à distance, le comble de la déraison. Ces poètes ont des yeux, et ils ne voient point, ils ont des oreilles, et ils n'entendent point, ils ont une intelligence et, péniblement, ils font de l'esprit.

L'âge précédent leur léguait une illustre matière, que Spenser et Shakspeare n'avaient qu'effleurée. Hawkins, Gilbert, Drake, Raleigh apparaissaient maintenant avec le recul indispensable aux grandes perspectives. Ce n'est pas tout. Un homme excellent, travailleur aussi modeste qu'infatigable, Richard Hakluyt, s'était mis à recueillir, au prix de labeurs incroyables, les éléments d'une histoire générale des voyages. Un décret de la Providence semblait l'avoir désigné spécialement pour cette œuvre. Alors qu'il

était élève au collège de Westminster, il était allé voir un jour un de ses parents qui faisait au Middle Temple des études de droit. Une belle carte de géographie était suspendue à la muraille et, tandis qu'il en contemplait les merveilles, il entendit chanter en sa mémoire les versets du Psalmiste : « Ceux qui descendent sur la mer dans des navires, et qui trafiquent sur les grandes eaux, ceux-là ont vu les œuvres de l'Eternel, et ses miracles dans les lieux profonds. » Une vocation de navigateur pouvait se décider ce jour-là, mais Hakluyt était réservé aux entreprises sédentaires. Il devint l'historien des voyageurs illustres et son aventure à lui fut de jouir silencieusement, au milieu de ses manuscrits et de ses cartes, de toutes leurs émotions et de toutes leurs audaces. A l'aube du XVII[e] siècle ces recueils de Hakluyt, livres de haute mer, lents, lourds, tropicaux, chargés de tempêtes, de frimas et de nuit, s'en allèrent par les provinces, et, dans l'ennui des bourgs et des manoirs, réveillèrent les instincts de courses lointaines.

Les poètes ouvrirent aussi ces gros volumes, mais ils les refermèrent, sans se douter que la poésie était là, emprisonnée sous cette rude écorce. Il ne fallait qu'un Prospero pour délivrer cet Ariel.

Abraham Cowley, qui florissait vers le milieu du siècle, tient moins du magicien que de son fendeur de bois Caliban, car il gâche les meilleurs sujets. L'auteur des *Odes Pindariques* et de la *Davidéide* eut un jour l'occasion de célébrer en vers le navire sur lequel Drake avait fait le tour du monde. Le *Pélican*, tels les vaisseaux fabuleux des anciennes

légendes, venait de subir la métamorphose suprême. Jadis le navire *Argo* était devenu constellation du ciel. Les Latins avaient transformé la flottille d'Enée en un gracieux essaim de nymphes. La bonhomie pratique des Anglais avait fait du *Pélican* non pas un astre, ni une divinité, mais tout simplement une chaise. On avait, à la démolition, mis à part les meilleures pièces de chêne pour en construire un fauteuil dont John Davis, de Deptford, fit présent à l'Université d'Oxford pour orner la bibliothèque Bodléienne.

Rien qu'un fauteuil de chêne, mais, à bien y songer, siège non moins auguste qu'un trône ou qu'un trépied de sibylle.

Nul n'eût été surpris qu'il rendît des oracles, ou qu'il inspirât prophètes et poètes. Il y avait encore dans ces planches de chêne héroïques (Shakspeare, Spenser l'eussent affirmé), le frémissement de tous les vents de mer, le grondement des tempêtes du Horn. Elles s'étaient raidies sous l'étreinte de la lame, alors que le navire lutte et gémit, elles avaient connu l'angoisse du gouffre et de l'écueil, la joie de la délivrance. Elles étaient tout imprégnées de brises salines et de senteurs du goudron, peut-être même conservaient-elles encore quelque faible reste des parfums des îles de l'Orient.

Abraham Cowley, invité par l'Université à venir prendre place sur ce siège augural, s'y installe sans façon, et c'est le verre en main qu'il chante et qu'il prophétise : « Allons, mes amis, Drake a parcouru toutes les mers; passez les flacons à la ronde, et embarquons-nous, nous aussi, sur l'océan bachique. Singulier caprice de la Fortune que le vaisseau

vagabond soit devenu le siège du repos... » Suivent quelques contrastes de même force, et finalement Abraham Cowley propose à Francis Drake ces strophes comme esquif pour faire naviguer leur renommée commune sur la mer de l'éternité.

Le même Cowley (autant épuiser d'un seul coup sa verve océanique) dans une élégie sur la mort d'un jeune gentilhomme qui s'était noyé en essayant de sauver son frère, adresse aux ondes des propos poétiques, et leur tient à peu près ce langage : « Osez-vous encore sourire, ondes perfides ! Quoi ? Pas une ride de remords ! Mais la douleur me rend injuste. C'est le Destin qu'il faut accuser, car vous êtes innocentes, pures et limpides. Vous êtes innocentes, et pourtant pleurez ; lorsque vous n'aurez plus de larmes nous vous en fournirons. »

Laërte, dans *Hamlet*, a des formules de même nature à la mort d'Ophélie, mais un vent de folie souffle sur tout le drame. Cowley est parfaitement lucide, et l'on n'y peut songer sans une grande tristesse.

Les autres, de Waller à Dryden, célèbrent l'âge présent, notamment les épisodes maritimes de la lutte qu'au milieu du siècle l'Angleterre soutint contre la Hollande.

Les années 1665 et 1666 présentèrent, en effet, une suite d'actions mémorables, dignes d'une épopée. Voici d'abord qu'au printemps de 1665 une flotte anglaise appareille, forte de cent cinquante bâtiments, vaisseaux de ligne, frégates, brûlots, quatre mille canons, plus de vingt mille combattants ; elle fait route pour le Zuyderzée qu'elle veut bloquer.

Une tempête l'arrête dans sa course, et les navires viennent se recueillir un moment dans des eaux moins troublées, à l'entrée de la Tamise. Pendant ce temps une flotte hollandaise, d'égale puissance, est apparue sur le Dogger Bank. Elle capture, presque sans coup férir, tous les navires de charge qui, venus du Nord, s'en allaient ravitailler les arsenaux d'Angleterre. Sensible à ce nouvel outrage (dit la chronique), et brûlant de venger les injures anciennes, la flotte anglaise reprend la mer, et le 3 juin rencontre sa rivale. Mêlée sanguinaire. Les deux vaisseaux amiraux, le *Royal-Charles*, qui porte le duc d'York, frère du roi Charles II, l'*Eendracht*, sur lequel flotte le pavillon du grand marin hollandais Opdam, se cherchent, se reconnaissent et s'abordent. On se canonne à bout portant, dans des torrents de fumée. Un boulet ramé, venu des batteries de l'*Eendracht*, étend à lui seul dans une mare de sang le comte de Falmouth, lord Muskerry, le fils du comte de Burlington, plusieurs autres encore. Le duc d'York lui-même, couvert d'horribles éclaboussures, est meurtri et blessé par des débris humains. Au plus fort de la mêlée une explosion retentit. La soute aux poudres de l'*Eendracht* a pris feu, et l'énorme navire se soulève et saute, brûlant et noyant tout son équipage; cinq ou six misérables seuls sont recueillis. Les Hollandais sentent maintenant la défaite; le temps, rarement favorable aux vaincus, se déclare contre eux, entrechoque leurs gros bâtiments qui s'éventrent mutuellement, propage les incendies de mâture en mâture. Quelques-uns de leurs vaisseaux regagnent péniblement les Pays-Bas. D'autres ont sombré, d'autres enfin sont

capturés par les Anglais qui, assez éprouvés eux aussi, mais victorieux, retournent au pays pour y célébrer leur triomphe.

Le poète le plus illustre de l'époque, Edmond Waller, panégyriste de Cromwell, et panégyriste de Charles II, ayant eu l'heureuse inspiration de composer une pièce sur cette action d'éclat, on s'y reporte d'autant plus volontiers qu'elle porte en sous-titre : Conseils à un peintre. La vénérable citation de l'Epître aux Pisons vous revient aussitôt à l'esprit : *ut pictura poesis*, et même elle paraît moins fanée que de coutume. Voici en effet une de ces occasions où la poésie va décidément l'emporter sur sa rivale. Le peintre ne peut fixer sur sa toile que l'immobilité d'un instant. Mais un combat naval est le mouvement même, mouvement des flots, des voiles, des pavillons, des fumées, changements perpétuels de formes, d'aspects, d'allures, dans le labyrinthe des sillages; courbes correctes ou flottement des virements de bord, hésitations, avancées en belles lignes parallèles, fiers élans qu'une décharge d'artillerie estropie et ridiculise. Et quel peintre nous fera respirer l'atmosphère enflammée, les poudres, les goudrons, les toiles brûlées, cette odeur d'incendie qui prend à la gorge ? Le poète est ici souverain, et, de plus, il dispose de toutes les émotions, de toutes les pensées.

En lisant Edmond Waller, on constate, avec une sorte d'inquiétude, de quel étrange aveuglement la vie urbaine, la bonne société, la mode, le commerce des classiques et la fréquentation des beaux esprits peuvent frapper un homme de bonne volonté

dont l'intelligence n'était pas au-dessous du médiocre. La guerre navale devient chez lui une école de politesse. La mer, les vaisseaux, les marins et les tritons rivalisent de courtoisie. Les voiles des navires s'enflent, bien moins au souffle de la brise qu'aux orgueilleux pensers dont elles sont toutes pleines en songeant à l'illustre naissance de leur amiral.

Pendant la relâche qu'avait faite la flotte anglaise à l'entrée de la Tamise, la duchesse d'York était descendue à Harwich, accompagnée d'un brillant escadron de demoiselles d'honneur. Chantons en vers classiques cet aimable intermède :

L'immortelle duchesse, au cortège splendide,
Paraît, telle Thétis, sur l'élément humide.
Les dieux, qui n'ont rien vu de pareil sur les flots
Depuis qu'en émergea la reine de Paphos,
Dans le ravissement dont leur âme est charmée
Se déclarent d'abord en faveur de l'armée,
Et du puissant Neptune obtiennent le concours
Pour faire triompher la grâce et les amours.

Ceci est fort joli ; la main aux dames, et faisons entrer au salon la mer mythologique, mais que penserait de ces termes galants le vieil Opdam, fracassé et englouti avec ses quatre cents matelots dans les ruines de son vaisseau-amiral ?

Waller s'est surpassé dans une autre occasion où, de même, il emboucha la conque marine. Au cours d'un engagement entre Anglais et Espagnols, au large de San Lucar, un navire richement chargé avait pris feu. Le marquis de Badajoz, qui le montait avec sa famille, avait pu faire sortir ses enfants du bâtiment en flammes, mais ne pouvant sauver sa

femme, il mourut avec elle dans le brasier. Remarque de Waller :

> Les épices, les sucs bouillonnent autour d'eux;
> Ils périssent, phénix, en ce nid somptueux.

Cet homme de lettres est étrange. Il considère ces mourants de l'œil oblique et magnifiquement indifférent d'un Assyrien de bas-relief.

Et il ne s'agit pas ici d'une épidémie de bel esprit sévissant seulement sur les écrivains patentés dans l'exercice de leur ministère. On vit littéralement de galanterie ingénieuse, et sur la terre et sur les eaux.

John Sheffield, comte de Mulgrave, nourrisson des Muses, tour à tour serviteur de Mars et de Neptune, obtient à vingt-trois ans le commandement d'un vaisseau de second rang. On l'envoie bientôt après au secours de Tanger, assiégé par les Barbaresques. Sa traversée, de trois semaines, s'effectue dans des conditions assez alarmantes. La négligence de l'Amirauté, peut-être même la malveillance royale, l'ont en effet placé à bord d'un bâtiment qui fait eau de toutes parts. Pendant des jours et des nuits les hommes se relayent aux pompes. Le premier coup de vent peut être fatal. A quoi s'occupe le noble comte ? A célébrer sa maîtresse en pentamètres platoniques. De la mer, de leurs périls il n'est nulle part question.

Au combat du 3 juin 1665 assistait un jeune gentilhomme, fils aîné du comte de Dorset, et favori du roi Charles II. Il accompagnait le duc d'York à titre de volontaire. Les chefs d'escadre et les commandants de navire avaient en effet coutume d'em-

mener avec eux un certain nombre de fils de familles nobles qui se destinaient à servir dans la marine et faisaient ainsi l'apprentissage du métier. Pendant la traversée de la mer du Nord, quelques-uns disent même la veille de la rencontre avec Opdam, le jeune Dorset composa un petit poème qui fut en son temps fort goûté.

Il était permis d'être songeur à l'approche d'une bataille navale. La guerre sur terre a de sombres nécessités ; la guerre sur mer est encore plus tragique. Elle était affreuse surtout dans les corps-à-corps des anciens vaisseaux de ligne. Les beaux nuages de fumée grise que les peintres arrondissent si harmonieusement au flanc des navires engagés dissimulaient de fait de lugubres charniers, car on se canonnait alors à petite portée, presque à se toucher, et après chaque bordée de l'adversaire, on entendait dans les batteries des bruits horribles d'écrasement. L'écroulement des mâtures, l'incendie, sinon l'explosion, achevaient la destruction. On redoutait peu le naufrage. Ces navires de bois, démâtés, troués, déchiquetés s'obstinaient à tenir la mer. Mais souvent le naufrage eût été miséricorde pour les pauvres corps mutilés qui s'agitaient encore au pied de leurs canons, et même pour les misérables qu'on avait durant le combat descendus précipitamment au poste des blessés pour les livrer, leur tour venu, au chirurgien et à ses aides.

Dorset eût fait un bien déplorable combattant si ces images funestes étaient venues l'assiéger à bord de son vaisseau en un pareil moment. L'anxiété fût demeurée sans excuse mais quelque gravité s'imposait. On n'en découvre aucune trace dans l'aimable

poème qu'il composa. Il y règne l'aisance souriante d'un grand seigneur pour qui rien n'est péril, et qui se sent aussi à l'aise sur le pont d'un navire de guerre que dans le salon des dames auxquelles il adresse ses stances. Le seul ennui qu'il trouve aux expéditions maritimes, c'est qu'on est privé, cruelle nécessité, du commerce des belles. Plus de courrier, plus de billets doux. Mais, leur dit-il, nous vous enverrons à chaque marée le tribut de nos pleurs, et pour le roi quelle surprise lorsque deux fois par jour, à l'heure du flux, les eaux, grossies de nos larmes, monteront plus haut que de coutume aux marches de Whitehall. Pourvu que les Hollandais ne sachent rien de l'état de notre cœur ! Ils mépriseraient un si chétif ennemi... Adieu ! Songez à nous. Surtout pas d'inconstance : celle des flots nous suffit !

Dans le poème intitulé *Annus Mirabilis*, l'Année Prodigieuse, Dryden, le grand lyrique, célèbre lui aussi la journée du 3 juin, à laquelle décidément les chantres n'ont point manqué. Il en fait le prélude des événements de 1666 fameux dans les annales maritimes de l'Angleterre, et qui s'ouvrirent par le combat des Quatre-Jours.

L'escadre anglaise, reprenant ses opérations au printemps, avait appareillé sous la conduite du prince Rupert et du duc d'Albemarle, et s'était portée à la rencontre des Hollandais qui, égaux en nombre, avaient à leur tête l'illustre Ruyter, commandant en chef, et les amiraux Tromp et Evertsen, excellents marins, dont les Anglais n'ignoraient ni le talent, ni l'audace. La nouvelle s'étant répandue

que la France, alliée de la Hollande, avait dépêché de la Méditerranée une flotte de secours, le prince Rupert reçut l'ordre d'aller croiser dans la Manche avec une trentaine de bâtiments. L'action s'engagea donc d'abord entre les Hollandais et le duc d'Albemarle privé du tiers de son effectif. Elle fut acharnée et meurtrière. Un des vice-amiraux anglais, sir William Berkeley, à bord du *Swiftsure*, reçut une balle dans la gorge ; il eut juste la force d'entrer dans la chambre de son capitaine de pavillon et de s'allonger sur la table pour y rendre le dernier soupir. Sur le *Henry*, le contre-amiral sir John Harman se voit aborder à tribord par un brûlot : il se dégage. Un autre brûlot lui jette ses grappins à babord. Les voiles et les vergues s'enflamment, et les hommes, épouvantés, commencent à sauter à la mer. A force d'énergie et de menaces, l'amiral parvient à arrêter cette déroute. Il contraint son équipage à combattre à la fois contre l'ennemi et contre l'incendie qu'on réussit enfin à maîtriser. Un troisième brûlot les accoste : ils le coulent. Mais au cours de la lutte une énorme vergue est tombée de la hune, et l'amiral a la jambe fracassée de la chute. Evertsen, les croyant du coup désemparés, s'approche à portée de voix, prêt à l'abordage, et somme sir John Harman de se rendre. Celui-ci, pour toute réponse, lui fait décharger une volée d'artillerie qui, balayant le pont du navire hollandais, fait une trouée dans l'équipage et tue l'amiral. Le *Henry*, fier de son œuvre, mais trop affaibli pour continuer le combat, se dégage péniblement de son adversaire, et, rassemblant les débris de sa mâture, fait voile lentement pour Harwich.

L'action, qui ne cessa qu'à la fin de cette longue journée de juin, reprit le lendemain et se poursuivit avec un redoublement de violence, surtout lorsqu'au matin du quatrième jour Albemarle eut effectué sa jonction avec le prince Rupert. Anglais et Hollandais rivalisèrent d'héroïsme. Sur le *Victory* le vice-amiral sir Christopher Myngs, le cou percé d'une balle, demeura encore une demi-heure à son poste de combat ; une deuxième balle l'acheva.

A la fin de la bataille, qui resta indécise, les deux adversaires, épuisés, comptant leurs morts et leurs blessés par milliers, se retirèrent les uns vers les ports hollandais, les autres vers la Tamise.

Ce n'était qu'une trêve. Six semaines plus tard, les Anglais, toutes avaries réparées, reposés, ravitaillés, heureusement servis par les circonstances et par l'intrépidité de leurs chefs, mettaient en complète déroute la flotte rivale, et couronnaient leur victoire par une promenade triomphale le long des côtes de Hollande, capturant sur leur chemin tous les navires marchands qu'ils rencontraient. Un transfuge leur révéla sur ces entrefaites que dans les îles de Vlieland et de Ter Schelling deux cents vaisseaux de commerce étaient rassemblés, complétant leur chargement, et se disposant à faire route sous l'escorte de deux bâtiments de guerre. Le contre-amiral sir Robert Holmes détacha une division qui, presque sans combat, s'empara des deux convoyeurs et les livra aux flammes. Puis, de la flotte marchande ayant pris ce qu'ils voulaient, de tout le reste, coques, gréements, chargements, marchandises accumulées sur les quais, sous les hangars et dans les magasins, les Anglais firent un sinistre feu de joie.

L'escadre n'était pas de retour qu'éclatait dans le vieux Londres un incendie auprès duquel un brasier de deux cents vaisseaux, et vingt millions de richesses anéanties paraissaient peu de chose.

Les flammes, poussées par le vent d'est, franchirent avec rapidité les rues étroites et tortueuses, dévorant les maisons par milliers, et de tous les anciens quartiers fit une mer de feu dans laquelle s'écroulaient et s'engloutissaient les pignons, les clochers et les tours. La Tamise ruisselait d'étincelles.

Dryden fait le récit de ces divers épisodes. Son poème n'est dépourvu ni d'intelligence, ni d'agrément, mais il y manque la tragique beauté de ces spectacles de destruction.

Ses petits tableaux, soigneusement encadrés dans de petites strophes, sont des modèles de correction judicieuse. On y respire d'un bout à l'autre la magnanimité et la magnificence. Les ondes, les vaisseaux et les hommes rivalisent de grandeur d'âme. Les vagues, bien disciplinées, ont le sens et le respect de la noblesse véritable. Justement courroucées qu'un Hollandais présomptueux ose leur imposer ses lois, elles se rangent avec fierté du côté de la souveraineté légitime des mers. Il peut leur arriver de faillir. En une occasion leurs agitations désordonnées empêchent les Anglais de poursuivre l'ennemi et d'en consommer la ruine, mais, accessibles au repentir, leur faute reconnue, elles mettent leur point d'honneur à la faire oublier.

Les vaisseaux ont même sentiment du devoir. Leurs mâts portent haut la tête, car ils ont l'honneur d'être au service du plus généreux des monarques.

Dryden compare les escadres en marche aux troupeaux écaillés de Protée. Il faut entendre ici les monstres sérieux des galeries mythologiques, Tritons, dauphins aux moustaches de vieux conseillers ou d'officiers blanchis sous le harnois, escortant cérémonieusement les barques somptueuses des déesses vers les parvis des ports. Neptune les protège et, d'un geste officieux, intervient pour dégager les navires des bancs de sable, ainsi qu'il fit jadis pour les vaisseaux d'Enée arrêtés par les syrtes.

Les commandants ont le verbe auguste, et la beauté de leurs sentiments se reflète sur les plus humbles de leurs serviteurs. Dans les yeux de tous les matelots se lit l'esprit de vaillance et de sacrifice. Veut-on transporter à terre de généreux champions, que le fer et le feu ont trop rigoureusement traités, ces braves s'en indignent; ils gémissent qu'on vienne ainsi les ravir au devoir et à la vertu. Vainqueurs, leur chevalerie brille de tout son lustre. L'ennemi est en fuite leur abandonnant des prises considérables. Ils s'empressent autour des richesses offertes, se les font mutuellement admirer, et, dans le sourire de leurs visages, on découvre plus de surprise ingénue que de vulgaire convoitise. Leurs désirs satisfaits, ils se résignent à la dure nécessité de livrer ce qui reste à la destruction.

Descendant de proche en proche, cette noblesse d'attitude va se communiquer jusqu'aux ouvriers du port, charpentiers, tonneliers, cordiers, goudronneurs, calfats, à qui l'on confie la tâche de radouber les vaisseaux entre deux campagnes. On voit régner dans ces chantiers l'activité et l'intelligence d'une ruche d'abeilles. Avec des gestes alertes les uns

volent dans la mâture pour en assurer les agrès, formant le plus heureux contraste avec leurs compagnons affairés sur le pont. Ici l'on extrait du flanc du navire les boulets hostiles qui s'y enfoncèrent durant le combat. Là-bas des travailleurs, le fer de la main gauche, dans la main droite un maillet retentissant, chassent l'étoupe dans les rainures, sur lesquelles d'autres vont répandre la poix brûlante, présent amical de la Suède. Plus loin l'on étudie les poudres, l'on calibre les projectiles. Le monarque en personne daigne paraître de temps à autre, et son illustre présence empreint de la majesté qui convient ces modestes mais utiles occupations.

On quitte à regret un monde si policé.

Heureux temps pour la mer, époque de règle, où les vagues ondoyantes et frisées se recourbent docilement sous le buste des proues, et se plaisent à mirer dans le cristal des sillages les châteaux blasonnés des poupes; époque des mers amies de la terre, accueillantes, civilisées, et dont le courroux se tempère toujours de quelque mansuétude. Et quelles touchantes parentés unissent tous les membres de la grande famille des eaux, rivières, fleuves, océans et leurs rivages. Soutiens respectueux de l'ordre établi, religieux et monarchique à la fois, ils conservent pieusement les traditions de l'obéissance et de la vénération. La rivière rend hommage au fleuve; le fleuve va porter son tribut à l'océan. Ce n'est plus seulement le chemin qui marche et qui porte où l'on veut aller. Le fleuve est serviteur de l'idée morale. Tout le long de sa route il fait avec les riverains un échange continu d'offices amicaux; sa libéralité lui

vaut leur gratitude. Il mérite ainsi que l'Océan paternel le recueille en son sein. Au-dessus d'eux tous, au-dessus du monde des grandes eaux, règnent la Sagesse et l'Harmonie, assurant à tous les êtres le bonheur, dans les limites d'une raisonnable prospérité.

VII

MILTON

Bien au delà de l'anecdote et de la fantaisie, en des mondes que Cowley, Waller, Sheffield, Dorset, Dryden soupçonnaient à peine, Milton méditait, grave et sublime esprit. L'on reprend avec lui la tradition des grandes pensées, et la mer Miltonienne vaut qu'on y jette la sonde.

Des trois grands poètes qui, dans l'ordre du temps, viennent avant lui, Chaucer était le seul à qui de patientes études eussent permis d'entrevoir, en une occasion, toute la majesté des lois qui président aux déplacements de l'immense océan, et comment ces mouvements se rattachent à ceux du monde planétaire, tel qu'on se le représentait alors. L'élégance chevaleresque de Spenser avait plutôt été sensible à la grâce des attitudes, à la hardiesse des profils, à la douceur mélodieuse des flots et des rivages. C'est en artiste et en rêveur qu'il avait parcouru les grèves. Pittoresque et humain dans la *Tempête*, Shakspeare, dans le *Marchand de Venise*, se posait, en face de l'océan, en y suivant par la pensée les vaisseaux d'Antonio, la même question qu'autrefois Chaucer lorsqu'il accompagnait de ses vœux la barque de Constance. Insoucieux du détail et des intermédiaires, confondant, dans une

simplification hardie, la règle et l'accident, le prévisible et l'imprévu, il représentait la mer, à tous ses instants, sous toutes ses formes, en toutes ses démarches comme obéissant directement à la volonté du Tout-Puissant, comme agissant en son nom pour des fins connues de lui seul, et déconcertant parfois la sagesse humaine au point de faire triompher le sceptique et de conduire le juste lui-même jusqu'au seuil du doute. On accepte le problème et sa solution tels que le poète les a formulés. Et cependant, dès que le charme a cessé, dès que l'observation des faits et la réflexion sereine, un instant bannies, reprennent leurs droits, dès que les yeux se rouvrent à la réalité, on trouve au dessein du poète plus de grandeur que de vérité et d'exactitude. Entre la mer, ouvrière de Dieu, et l'armateur croyant, l'on insère instinctivement toute la multitude des causes humaines, la volonté, le savoir, l'expérience, qui prévoit, qui calcule, qui lutte avec les vents et les flots et, fussent-ils de Dieu ou du Hasard, les accepte, les évite, résiste à leur violence et même sait en profiter. De quel jour nouveau s'éclairerait toute cette partie du drame si l'on pouvait étudier à loisir les journaux de bord des capitaines d'Antonio, recevoir leurs dépositions, savoir par quel temps ils appareillèrent, les routes qu'ils suivirent, et quelle fut la part de l'homme et celle de la destinée dans les accidents qui causèrent le funeste retard, puis l'heureuse arrivée des vaisseaux. Aucun détail précis n'est même suggéré quant aux conditions matérielles du voyage. On pourrait presque dire que dans toute cette partie symbolique de l'œuvre la poésie s'est affranchie de toute science et que le

divorce est consommé entre l'observation lucide et patiente de la réalité, et l'émotion imaginative.

La méditation Miltonienne, au contraire, est ensemble celle d'un savant et d'un poète. Il reconnaît Spenser pour son maître de sagesse. Sa grande curiosité ingénue le rapprocherait plutôt, à certains égards, du père de la poésie anglaise, Geoffroy Chaucer. La science telle qu'il la conçoit est celle de son temps, c'est-à-dire qu'en tous ordres de connaissance elle prend pour guide l'Ecriture. Respectueuse de la vérité révélée, elle ne s'interdit cependant ni la liberté des recherches, ni l'originalité, parfois l'audace, des conceptions. Science totale, elle embrasse à la fois l'ordre physique et l'ordre moral, et, science religieuse, elle les concilie dans l'unité de la justice divine. La plus sublime des poésies lui donne enfin le sceau de l'infini et de l'absolu.

Tels sont les différents modes de la pensée de Milton lorsque le poète s'arrête à considérer les grands phénomènes de la nature, et c'est, nul ne l'ignore, à sa cécité qu'étaient réservées les plus majestueuses visions.

Jeune, il se contentait d'aimables mythologies, hellénisme gracieusement mélangé de pensers modernes. C'est ce que laisse entrevoir le masque de *Comus*. Comus, fils de Circé et de Bacchus, hôte des forêts nocturnes, enchanteur aux breuvages avilissants, entoure de ses séductions une jeune voyageuse égarée dans les bois qu'il hante. Mais un bienveillant esprit veille sur la jeune fille, et la nymphe Sabrina, déesse de la rivière prochaine, vient en personne la délivrer, puis s'en va rejoindre Amphitrite.

Le chœur des divinités marines qui, dans la *Reine des Fées*, peuplaient les océans, reparaît ici. L'équitable Neptune, toutefois, exerce son empire, non plus seulement sur les flots, mais encore sur les îles, qui sont la parure et la grâce des eaux. Il devient ainsi par une charmante métamorphose, un monarque insulaire, qui, avec le sourire bienveillant et indulgent d'un père, confie le gouvernement des îlots aux petits dieux subalternes, tout fiers de leurs tridents minuscules et de leurs couronnes de saphirs. Il se réserve seulement de régir et de protéger la plus vaste et la plus belle de toutes les îles, celle de Grande-Bretagne. Ce vertueux Neptune britannique ne manque point de majesté, mais il n'est plus guère, semble-t-il, le souverain qui convient à la multitude mouvante des mers et de leurs hôtes. Le tentateur Comus, fils de la magicienne, conducteur de fauves, est bien plus proche que Neptune de toute cette vie frémissante. Les nuits lunaires l'enivrent, alors que dans les détroits et les océans, les flots et leur bétail écaillé suivent comme en extase l'astre qui chemine, et prennent place, avec lui et avec les étoiles, dans le grand chœur des saisons et des ans.

Mais ceci n'est qu'illumination passagère ou fantaisie d'artiste. Les visions du *Paradis Perdu* sont plus durables et plus amples, la pensée plus approfondie.

Le *Paradis Perdu*, quoi qu'en dise l'exorde, n'est pas seulement le récit de la première faute. Il nous présente encore toute la genèse du monde, et le tableau de la création n'est pas une des parties les moins grandioses du poème. Milton, dès sa jeunesse,

s'était senti attiré par le mystère et la magnificence des vastes hypothèses cosmogoniques. C'était le temps où commençait à se répandre la doctrine nouvelle de Copernic. La terre, tirée de sa quiétude illusoire, s'était ébranlée soudain et décrivait maintenant dans l'espace des cercles immenses avec les cinq planètes ses sœurs. Képler avait assigné à chacune d'elles sa route et sa vitesse. De puissants instruments révélaient au regard de l'astronome tout un fourmillement d'étoiles nouvelles au sein des vieilles constellations. De grandes étendues de ciel, jusqu'alors désertes, se peuplaient. Vénus, étoile du soir, étoile du matin, changeait de figure, et le poète studieux la voyait maintenant emprunter à Diane son croissant, et rivaliser avec elle de métamorphoses. La lune, flambeau des nuits, devenait un monde, avec ses mers, ses continents et les ombres colossales de ses monts. Les découvertes des deux siècles écoulés, terres nouvelles, océans nouveaux, n'étaient, semblait-il, qu'un prélude. De nouveaux univers émergeaient des profondeurs jadis inaccessibles, et l'infini, pénible construction de l'entendement, se manifestait aux sens émerveillés.

Milton, épris de vérité, s'était de bonne heure initié aux conceptions des astronomes modernes. Les cieux, dès sa jeunesse, furent pour lui le grand livre aux caractères familiers, où il pouvait lire, dans la langue des savants, la gloire du Créateur. Dans son voyage d'Italie il ne manqua pas d'aller en pèlerinage jusqu'à la retraite où l'illustre Galilée expiait dans la solitude et la cécité l'audace de ses hypothèses et l'opiniâtreté de ses labeurs nocturnes. Maintes fois il dut méditer sur la doctrine ancienne

et sur celle qui l'ébranlait en ses fondements, et si le doute eût pu jamais entrer dans cette âme sereine, c'est peut-être ce chemin qu'il eût choisi pour en tenter l'approche. Mais Milton avait l'esprit trop sublime, trop pénétré de vie profonde pour suspendre sa foi religieuse à la lettre d'un texte ou à la rigueur d'un système de mécanique.

Voulant définir dans son poème la nature du péché et justifier les voies de la Providence, il n'eût sans doute pas vu d'inconvénients à ignorer entièrement, dans le dessein, sinon dans l'ornement de son œuvre, l'univers matériel, fantôme mensonger qui nous dérobe notre essence véritable. Mais, d'autre part, puisque l'homme n'est pas un pur esprit, puisque, selon l'Ecriture, Dieu l'a pétri de limon, puisqu'il habite un monde créé en même temps que lui et pour son usage, afin qu'il y méritât, et par sa foi et par ses œuvres, la récompense suprême ou le suprême châtiment, on ne pouvait, en retraçant la rencontre décisive du premier couple humain avec le Tentateur, faire abstraction des moments et des lieux, et du champ prodigieux qui retentit du grand débat. L'on conçoit ainsi que le *Paradis Perdu* se présente sous la forme d'un poème à la fois moral et cosmogonique.

Remonter avec Milton jusqu'au Chaos, au delà duquel on se perd dans l'inconnaissable, rappeler les démarches mémorables du Créateur, les cieux peuplés par lui d'esprits angéliques, célébrant sa gloire en rythmes harmonieux, l'élection divine du Messie, la révolte des anges orgueilleux, leur lutte stérile, leur chute aux profondeurs des séjours infernaux, puis la création nouvelle, le Tout-Puissant

imposant silence aux flots tumultueux de l'abîme, définissant de son compas divin la circonférence de notre univers, faisant surgir, de l'informe et du néant, la lumière, le firmament, les eaux et la terre, avec ses herbes et ses plantes, le soleil, la lune et les étoiles, puis les êtres animés, reptiles, poissons, oiseaux, animaux, l'homme enfin, roi de la création, — nous entraînerait de méditation en méditation jusqu'au seuil du gouffre où le suprême savoir et la suprême ignorance se rejoignent et se confondent.

De la grande semaine, c'est seulement une partie de l'œuvre de deux journées qu'il convienne ici de considérer.

Le troisième jour, selon la Bible, fut celui où la mer fut formée. Le Seigneur, après avoir séparé les eaux supérieures des eaux inférieures au moyen d'une voûte solide, le firmament, par les écluses duquel jaillissent les pluies, rassembla en un seul lieu toutes les eaux qui sont sous les cieux, et la terre ferme émergea. La réunion des eaux reçut le nom de mer.

Milton se conforme scrupuleusement à la tradition de la Genèse, mais dans son poème le récit biblique s'anime et s'émeut. La terre, créature embryonnaire, palpite sourdement au sein des flots immenses. L'océan, qui la recouvre tout entière, la pénètre de sève, la féconde, jusqu'au moment où elle frémit, prête de concevoir, et c'est alors que, l'œuvre primordiale étant accomplie, les eaux se précipitèrent joyeusement dans les profondeurs qui leur étaient réservées, tandis que de toutes parts se montraient des échines de montagnes et les ondulations des collines. A mesure que s'étagent les monts,

qu'au hasard des palpitations de la terre s'étendent plaines immenses ou que se dressent des murailles de roche, la retraite des eaux s'accomplit. Les unes paisiblement s'écoulent, d'autres se ruent avec un fracas de torrent, d'autres s'enfoncent dans les cavernes souterraines, s'y frayent des chemins mystérieux, et toutes invinciblement poursuivent leur course vers l'océan qui doit les recevoir.

Le cinquième jour, la terre étant déjà parée de verdure et illuminée d'astres, paraissent les premiers êtres vivants, créatures des eaux et tout le peuple des oiseaux. Issus d'une même origine et animés d'une même vie, ces deux grandes tribus étaient néanmoins séparées l'une de l'autre par une différence de nature qui devint manifeste lorsqu'à la fin de la grande semaine, l'homme, dernier-né de la création, reçut de Dieu l'investiture du monde nouveau.

Selon le livre saint, l'Eternel avait amené à Adam toutes les bêtes des champs et tous les êtres de l'air afin que l'homme leur imposât des noms. Cette prise de possession solennelle était relatée avec la concision ordinaire du récit biblique, peu curieux du détail. Milton lui-même n'insista pas sur cette démarche prodigieuse. En retraçant les journées de la Création il avait déjà évoqué la perspective animée des êtres emplissant tous les lieux de leur vie tressaillante. Il se contenta d'une indication : dociles, toutes les créatures des airs et des champs se présentent par couples en belle ordonnance, et, à mesure qu'elles passent, l'homme en conçoit la nature et leur donne le nom qui les distinguera. Mais il ajoute ici une remarque digne d'être mé-

ditée. La Genèse ignorait le monde des eaux tout entier dans le dénombrement et la désignation des espèces vivantes. Le poète, qui s'était complu à en évoquer tous les êtres, depuis les plus humbles coquilles jusqu'aux baleines énormes et au monstrueux léviathan, pareil à un promontoire, ne pouvait se contenter du silence de l'Ecriture. Il était, d'autre part, fort hasardeux d'admettre qu'eux aussi étaient venus, comme les oiseaux et les animaux, se présenter à leur souverain, lui rendre hommage, et en recevoir leur nom. Milton a donc supposé que, par une attention spéciale de la Providence, ils demeurèrent dans leur élément natal, et que, sans les voir, par inspiration divine, Adam sut en discerner et en désigner les espèces.

Cette démarche projette une lueur étrange sur le domaine des eaux. Il semble que dans l'enceinte limitée du globe terrestre existe un monde étranger à l'homme, dont le séjour lui est interdit, dont les hôtes ne se laissent point voir, ni dominer, monde mystérieux où l'on pourrait presque soupçonner, même dans la bienveillance universelle des âges édéniques, certains signes d'hostilité.

La très courte histoire du premier couple humain au Paradis se déroule. A peine quelques instants de félicité et la désobéissance volontaire aux commandements de l'Eternel les exile à jamais du séjour de l'innocence et du bonheur parfait. La tradition biblique chassait Adam et Eve du Paradis; c'était leur seule punition immédiate, avec la menace du travail, de l'enfantement, de la souffrance et de la mort. Milton a rattaché à la faute commise l'arrivée sur la terre de tous les fléaux. Les anges qui pré-

sident aux mouvements des corps célestes reçoivent l'ordre d'incliner l'axe de la terre sur le plan que parcourt le soleil. Au lieu de l'égalité des saisons, de l'alternance régulière des nuits et des jours, pareils en durée, surviennent les nuits hivernales, la chaleur dévorante des étés. Des pôles du globe s'élancent les vents glacés, avec leurs tourbillons de neige et de grêle. Les vents desséchants de l'Equateur leur répondent, tandis que de l'est et de l'ouest l'Eurus et le Zéphyr assaillent de pluie ces redoutables combattants.

Au cours de cette transformation du globe, la mer ne fait que partager le sort de l'élément terrestre. Mais elle est moins affectée somme toute que la terre ferme. Les rafales, les ouragans, les coups de la foudre dévastent les forêts et les abris des hommes, anéantissent les créatures des airs et des bois. Que peuvent-ils sur les flots? Tout au plus les entraîner à prendre leur part de la destruction, à s'émouvoir, à se lancer eux aussi à l'assaut des rochers et des promontoires. Cependant les monstres marins, réfugiés aux profondeurs que la tempête ne saurait troubler, attendent en sécurité la fin de ces grandes querelles.

Ce privilège des flots, dans l'universel châtiment, déconcerte à bon droit l'esprit; mais la part qu'ils prennent au déluge prochain pose des questions plus troublantes encore.

Les fils d'Adam ayant, en effet, persisté dans l'orgueil, la brutalité, la honte charnelle, et souillé la terre de leurs crimes, il faut un châtiment de la stature de l'offense, et le déluge se déchaîne. Pourquoi le Tout-Puissant prit-il ainsi les flots pour en

faire les instruments de sa justice, alors que s'offraient tant d'autres fléaux, la foudre, la peste, la famine, qui, eux, auraient permis de distinguer l'innocent du coupable, la victime de son persécuteur? Et pourquoi, dans l'universelle destruction des êtres vivants, les tribus des eaux furent-elles épargnées? La Genèse n'offrait aucune solution. Fallait-il voir, avec certains, dans cette différence de traitement, l'opposition fondamentale des deux domaines sous le regard du Tout-Puissant? D'une part la terre, associée aux travaux, aux joies de l'homme, mais aussi à ses plaisirs coupables, et portant la souillure du péché; de l'autre l'élément vierge de toute empreinte humaine, puisque les tribus primitives s'étaient arrêtées sur le bord des rivages, leur témérité n'allant pas jusqu'à braver les hasards des flots. Le monde des eaux, bien que ni la faim dévorante, ni la colère, ni le meurtre des faibles ne lui fussent inconnus, n'avait jamais servi la malice offensante des hommes, et pendant les jours du déluge la mer avait vraiment recouvert tout le globe comme d'une robe éclatante de pureté.

Mais on pouvait aussi — et c'est peut-être là la pensée de Milton — considérer en elle l'élément indompté, conservant encore quelques restes des instincts destructeurs qui grondaient dans les tempêtes du chaos, rongeant son frein, luttant, contenu à grand'peine dans les bornes prescrites, trouble et peuplé de monstres hideux et carnassiers. Lorsque pendant le déluge ces êtres inconnus au jour viennent vaguer parmi les demeures des hommes, dans les temples et les palais, ils y parquent, ils y mettent bas, et ces grossières portées de monstres,

dans des salles déshonorées, ajoutent la souillure à la souillure, tandis que roule au-dessus d'eux le flot limoneux et impur, chargé de ruines et de cadavres.

Si l'Eternel était accessible à la crainte et au repentir, on pourrait presque en discerner quelques traces dans les paroles qu'il prononce après avoir calmé les flots. Dans les assurances répétées qu'il donne à la race humaine perce comme une inquiétude secrète d'avoir pu déchaîner au jour de son courroux un aussi redoutable et farouche justicier. Il prend l'engagement solennel que jamais plus la mer n'usurpera ses rivages. Les écluses du ciel sont à jamais fermées. Dieu fait paraître aux cieux son arc pacificateur. C'est la fin de l'antique crainte. La terre connaîtra désormais la sécurité. Les travaux et les jours y poursuivront leur cours régulier jusqu'au temps où les continents et les océans, et la terre et les cieux seront purgés de toute souillure par l'élément purificateur, le feu divin.

VIII

L'ARCHE DE NOÉ

Parmi les circonstances qui, selon la tradition, accompagnèrent le déluge, il n'en est guère d'aussi merveilleuses que la conception, la construction, le chargement et la navigation de l'arche de Noé.

Dieu lui-même en avait inspiré l'entreprise; il avait déterminé les dimensions du grand vaisseau — trois cents coudées de long, cinquante coudées de large, trente coudées de creux — et donné au patriarche quelque idée de l'architecture générale : « Tu feras une fenêtre à l'arche, et tu l'achèveras à une coudée par en haut; et tu mettras la porte de l'arche sur son côté; tu la feras avec un étage inférieur, un second et un troisième. » A l'intérieur devaient être ménagées des loges pour recevoir les animaux. Le reste semblait laissé à la discrétion du constructeur, et, sans ajouter un seul mot, l'Ecriture relatait l'embarquement des créatures; puis le déluge survenait.

En gardant le silence sur tout ce qui s'accomplit entre le temps où Noé reçut l'ordre divin et le moment où l'arche fut enfin achevée, la Bible offrait un vaste champ à la spéculation, et l'esprit pouvait rêver à son aise autour du prodigieux navire.

Le patriarche, réduit à ses seules ressources, et à

celles de sa famille, n'eût jamais été capable d'exécuter un aussi gigantesque dessein. La construction de l'arche supposait le concours de travailleurs innombrables. De quels sentiments était animée cette foule industrieuse, ouvrière de salut et condamnée elle-même à la destruction ? Elle n'ignorait point la destination de ce bâtiment démesuré. La mise en chantier, loin de toute profondeur d'eau capable de le recevoir, les singulières divisions de ses trois étages, les avertissements de Noé, ses préparatifs leur étaient à tous suffisamment éloquents. Cependant on ne voyait point qu'ils eussent fait la moindre tentative pour pénétrer dans l'arche avant que l'unique porte en eût été scellée par Dieu lui-même sur les hôtes qu'elle renfermait. L'impiété qui régnait alentour dans les villes, où des rires insultants accueillaient les remontrances de l'homme de Dieu, avait-elle gagné, de proche en proche, jusqu'à ces laborieux artisans ? Avaient-ils offert le spectacle, troublant pour le penseur, de l'œuvre sainte accomplie par des incrédules ? Ou bien, sanctifiés par leur tâche même, convertis de la dernière heure, avaient-ils été sacrifiés avec le reste de l'humanité pour témoigner ainsi, de façon éclatante, que les voies du Seigneur sont insondables. Peut-être même, persistant jusqu'au bout dans leur manque de foi, s'étaient-ils néanmoins pieusement réjouis en voyant, de leur dernier refuge, passer à l'horizon l'arche de délivrance, puisqu'ils l'avaient construite pour le salut des autres ; et l'on pouvait se demander si la clémence divine, à qui toute bonne volonté est précieuse, ne réservait pas à leur charité suprême quelque immortelle récompense au séjour des bienheureux,

puisqu'ici-bas, sous les eaux du déluge, il fallait que leur destinée s'accomplît.

Dans un domaine tout différent, et du seul point de vue du grandiose, la colossale fabrique du vaisseau de la Genèse pouvait à bon droit retenir l'attention.

Après avoir été sensible surtout à l'agilité, à la souplesse, à la grâce robuste des navires, on commençait au XVII[e] siècle, l'audace des architectes augmentant d'année en année, à en admirer la masse.

Le dernier siècle avait vu paraître sur les flots le *Great Harry* ou *Harry Grâce-à-Dieu*, mis en chantier sur l'ordre du roi Henri VIII, de plus de mille tonneaux de jauge, ce qui sembla considérable, portant cent-vingt bouches à feu, et d'une telle envergure que les marins eux-mêmes en furent déconcertés. Lorsqu'après quarante années d'existence il périt dans les flammes aux docks de Woolwich, le 27 août 1563, il n'avait guère croisé que dans les eaux anglaises, les manœuvriers de l'époque n'osant, avec cette mâture immense, affronter les coups de vent du large. Jacques IV d'Ecosse avait de son côté fait construire un navire, le *Great Michael*, pour lequel, dit la chronique, tous les chênes du comté de Fife avaient à peine suffi. On y devait embarquer, outre son équipage de trois cents marins et de cent-vingt canonniers, un millier d'hommes de guerre. Le roi prenait plaisir à lui rendre visite, à en faire admirer l'aménagement aux seigneurs de sa suite ; et l'un des maîtres charpentiers qui dirigèrent le travail fut si fier de son œuvre qu'en ayant retracé les lignes principales sur le terrain, aux portes de Tillibarden,

il y fit planter de l'aubépine, pour en conserver et en attester aux générations à venir les extraordinaires dimensions.

Mais lorsqu'en 1637 fut lancé sur la Tamise le *Royal-Souverain-des-Mers*, tous les navires de l'âge précédent furent du coup rejetés dans l'ombre. Il y eut grand concours de peuple aux bassins de Woolwich pour contempler les murailles imposantes du premier vaisseau à trois ponts qu'on eût jamais construit. Le buste de la proue représentait le roi Edgar à cheval, foulant aux pieds sept rois; à l'arrière, surmonté de cinq fanaux géants, un amour chevauchait un lion. La mâture tenait du prodige, et l'on conçoit que le bon poète Thomas Heywood, maritime à l'occasion, mieux connu comme auteur de drames énergiques, ait cru devoir évoquer, dans une petite pièce que lui inspira cette visite, le colosse de Rhodes, les pyramides d'Egypte, les chênes de Dodone et les labeurs de Vulcain.

Au moment où l'on découvrait ainsi la magnificence des grands bâtiments de haute mer, quel merveilleux sujet offrait à l'imagination des poètes le vaisseau de la Genèse. L'arche surpassait en volume, selon les estimations les plus modestes, douze des navires les plus considérables. Ni mâture, ni voiles, et les poètes pouvaient le regretter : quelle prise immense pour les ouragans déchaînés qu'un tel enchevêtrement de vergues et de mâts et qu'un tel déploiement de toiles. Pas de beaupré non plus, pas de poupe. Mais ce grand coffre de cèdre, oblong, avec son unique porte, son unique fenêtre, ses murailles nues, ruisselantes de bitume, était bien le vaisseau qui convenait à la sinistre navigation sur

un océan sans limites. Si l'arche, faisant route sous le déchaînement des eaux du ciel, dans le grondement des courants et des remous, suscitait des visions d'un sublime effrayant, elle n'avait pas moins de grandeur tragique quand, après l'échouement sur le plus haut des monts, on se la représentait, étable énorme, vidée, abandonnée, et pourrissant lentement sous la gelée et sous la rafale.

Par une singulière fortune ce fut de tout autre côté que se porta l'attention de deux hommes excellents, Pères Jésuites l'un et l'autre, qui, dans le courant du XVIIe siècle, consacrèrent mainte veille à ces sortes de questions, et dont les livres jouirent pendant longtemps d'une légitime popularité. L'arche sollicitait un moraliste ou un poète. Spectacle inattendu, ce furent deux architectes qui se présentèrent, l'un plus calculateur, l'autre plus logicien, mais le calculateur avait quelque bon sens, et le logicien ne manquait ni de bonne humeur ni de fantaisie. Le premier écrit en français, l'autre écrit en latin, deux langues alors familières à toute l'Europe civilisée. Aussi ne sera-t-on pas surpris, étant donné surtout le sujet qu'ils ont traité, de trouver ici un bref examen de leurs discours.

Les érudits ont déjà reconnu qu'il s'agit ici du Père Fournier, dont l'*Hydrographie*, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, parut en 1643, et fut en 1667 augmentée d'une instruction pour les pilotes qui naviguent autour de l'Ecosse, et, d'autre part, du Père Kircher, quelque temps professeur de philosophie et de langues orientales au collège de Wurtzbourg, plus tard titulaire d'une chaire de mathématiques au Collège

Romain, dont le savoir ne voulut connaître d'autres limites que celles de la science de son temps, et qui, après tant de travaux divers, occupa sa verte vieillesse à composer l'*Arca Noe, in tres libros digesta, quorum de rebus quæ ante diluvium, de iis quæ ipso diluvio ejusque duratione, de iis quæ post diluvium a Noemo gesta sunt*, c'est-à-dire : l'Arche de Noé, divisée en trois livres, traitant des choses que fit Noé avant le déluge, au moment du déluge et pendant sa durée, enfin après le déluge. L'ouvrage parut à Amsterdam en l'an 1675.

Donc le Père Fournier, traitant, dans son *Hydrographie*, de la construction des vaisseaux se trouvait tout naturellement amené à parler de l'Arche, et il lui consacre plusieurs chapitres.

Fut-elle le premier navire ? Le Père Fournier n'en est pas sûr : la longévité et la fécondité des anciens hommes porte à croire en effet que la terre fut rapidement peuplée jusques et y compris les îles fluviales et maritimes, et la nécessité fut mère de la navigation. L'instinct aurait suffi à défaut d'autres leçons, l'exemple des mondes nouveaux nous en fournit la preuve. Il est vrai que la Bible parle de Noé comme du premier homme qui construisit un navire, mais elle l'appelle aussi le premier laboureur, le premier vigneron, le premier qui dressa des autels, ce qui ne saurait se soutenir.

Les partisans de la doctrine adverse produisent néanmoins des arguments dont le Père Fournier ne dénie point la force : la terre n'était peut-être pas si peuplée qu'on le dit, et toute la race humaine paraît avoir été confinée dans un canton de l'Asie. Méditez d'autre part les prescriptions de Dieu relatives à

l'arche : ne démontrent-elles pas surabondamment que l'art de construire des bateaux était encore ignoré. Si les hommes de ce temps-là avaient eu des navires, n'y eussent-ils pas cherché un refuge en voyant la montée des eaux ?

L'esprit peut hésiter à bon droit entre les deux doctrines, et le Père Fournier, qui ne se soucie guère de trancher la difficulté, se hâte de passer à un autre sujet, sur lequel, fort heureusement, il est permis de se montrer beaucoup plus affirmatif, à savoir : de la capacité de l'arche.

Rappelant les propos de quelques incrédules, entre autres le mot d'un certain Apelle, disciple de Marcion, d'après lequel l'arche de Noé n'aurait même pu accommoder quatre éléphants, le Père Fournier se met en devoir de confondre ces impies. Point n'est besoin, dit-il, de recourir pour cela à des coudées de neuf pieds, six fois plus grandes que les nôtres, comme l'ont fait Origène, Venetus, Clarius, et quelques autres encore depuis peu qui même veulent que Saint-Augustin soit de cet avis. La coudée commune d'un pied et demi lui suffit, et, mettant à profit les calculs effectués cent ans plus tôt par l'excellent géomètre Buteo il démontre, de façon péremptoire, qu'à l'étage inférieur de l'arche, dont l'aire est de quinze mille coudées carrées, soit, en retranchant cloisons et passages (nous leur faisons bonne mesure) douze mille coudées carrées, on peut disposer des *nids* ou loges de six coudées de côté, soit trente-six coudées carrées, au nombre de 333, et même nous avons un petit reste de douze coudées carrées. Dans les bateaux de transport, continue le Père Fournier, on a coutume de prévoir pour chaque cheval un

espace de dix pieds de long sur quatre de large, soit quarante pieds carrés : or chacune de nos étables en a cinquante-quatre. Si l'on songe maintenant que les espèces primitives seules furent recueillies dans l'arche, qu'Aristote, Pline, Gessner, Aldroandus n'en admettent pas plus de cent cinquante pour les animaux, le même nombre pour les oiseaux, une quarantaine seulement pour les insectes et reptiles, que, parmi les animaux, un tout petit nombre seulement atteignent ou surpassent la taille d'un cheval, on avouera d'abord que ces 333 réduits de l'étage inférieur seront plus que suffisants pour loger tous les quadrupèdes, même en portant leur nombre à sept pour chaque espèce d'animaux mondes, et en ménageant des réserves pour ceux d'entre eux qui se nourrissent de proie.

Nous avons une hauteur totale de trente coudées, soit quarante-cinq pieds. Donnons une quinzaine de pieds à l'étage du bas; il nous reste pour les deux autres de l'espace à n'en savoir que faire. Celui du milieu, qui mesurera dans les douze pieds de haut, recevra le fourrage nécessaire au bétail, et l'on pourrait fort bien y mettre en outre assez de grain pour nourrir une bonne ville l'espace d'une année. L'étage du dessus recevra Noé et les siens. Mettons qu'ils s'en réservent un tiers comme logement, nous disposerons des deux autres tiers pour les oiseaux, et ils auront certes de quoi voltiger tout à leur aise. Concluons donc, dit-il, qu'il n'y a pas d'hyperbole lorsque l'Ecriture déclare que tous les animaux furent conservés dans l'arche.

Les calculs du Père Fournier sont des plus judicieux, mais on désirerait quelque détail. A cet égard

le Père Kircher donne satisfaction aux plus exigeants. Il ne se contente pas d'un aperçu géométrique ; il décompose, il définit, il décrit. Il descend de l'espèce jusqu'à l'individu, du général jusqu'au particulier. Il n'est circonstance si minime qu'il ne juge digne de mention et d'examen. Il ne se prononce d'ailleurs qu'à bon escient. Il sait, il prévoit les objections, les expose et les réfute en même temps. Il avance avec lenteur, mais avec certitude. Sa circonspection n'a d'égale que son aménité. On attendait l'exactitude d'un savant ; l'on trouve par surcroît la bienveillance et la courtoisie d'un honnête homme. Si l'on ajoute que, pour la conviction de l'esprit et pour le plaisir des yeux, l'aimable auteur a fait orner son ouvrage de multiples dessins et de fort belles planches, l'on comprendra pourquoi son livre est du petit nombre de ceux qui semblent avoir reçu le don de l'éternelle jeunesse.

Le Père Kircher remonte un peu plus de cent ans avant le déluge, au moment où le Seigneur enjoignit à Noé de construire son vaisseau.

Le patriarche entre en méditation sur les ordres reçus : « Tu te feras une arche de gopher. » Il porte donc d'abord son attention sur les diverses espèces de bois. Le Père Kircher, en effet, d'accord ici avec le Père Fournier, révoque en doute la version de certains interprètes selon lesquels le gopher représenterait une seule essence, le pin, d'après les uns, selon d'autres l'érable, le cyprès ou le cèdre. Qui dit *gopher* dit toute espèce de bois. Le patriarche dut également approfondir les propriétés du bitume dont l'arche devait être enduite. Ces études préalables une fois menées à bonne fin, des considérations d'une

autre sorte s'imposèrent à l'esprit du vénérable architecte. Il lui fallait pourvoir, en effet, au logement et à la subsistance de toutes les espèces animales pendant une longue durée, les grouper selon leur humeur et leurs habitudes, pour faire économie tant d'espace que de soins. L'observation judicieuse de leurs mœurs, disons mieux, un savoir surnaturel, semblable à celui qui permit au premier homme de distinguer et de nommer tous les êtres de la création, le servirent fort à propos en cette occasion.

Ses plans une fois achevés dans le plus grand détail, il est infiniment probable qu'il fit d'abord lui-même un petit modèle de son arche, qu'il prenait plaisir à considérer, et dont il ne tarda pas à faire part à ses artisans. Il est, en effet, de toute évidence que cet homme béni de Dieu, prophète révéré, conservateur du genre humain, ne s'abaissa jamais aux besognes inférieures que réclamait la construction. Il ne manquait point parmi ses proches d'excellents ouvriers, descendants de Tubalcaïn, habiles à travailler le bois et les métaux. Poussés par quelque instinct divin ils se rendirent volontiers à l'appel du patriarche, et, séduits par la grandeur de son dessein, rivalisèrent de zèle pour en assurer l'exécution. Bientôt furent installés des chantiers et des forges, des hangars, des magasins, et même un arsenal, car il fallait compter avec l'hostilité des impies.

Ayant déterminé l'emplacement le plus favorable, on établit sur de solides fondations la cale où reposerait l'édifice, et dès lors l'arche commença à s'élever degré par degré.

Ici le Père Kircher doit s'arrêter un instant pour faire justice de quelques erreurs singulières qui jadis

se sont répandues touchant l'agencement des trois étages de l'arche. Il suffira de dire que de multiples arguments tirés de l'expérience vulgaire, de la raison, de l'utilité et de la commodité lui permettent de reléguer parmi les chimères les inventions de Lyranus, d'après lequel les quadrupèdes auraient été distribués aux différents étages, et les hallucinations de Hugo Victorinus qui les installe tous au second. Avec le Père Fournier et de nombreuses autorités le Père Kircher leur affecte l'étage du bas, réserve l'étage suivant aux subsistances, et donne le troisième à la famille de Noé et aux volatiles.

Aucune controverse digne de mention ne s'est élevée à propos des oiseaux, à plus forte raison des reptiles et des insectes qui tiennent peu de place et dont un très grand nombre d'espèces, issues de la fermentation et de la corruption, étaient assurées de revivre sans qu'il fût besoin de les conserver dans l'arche. Mais on a le droit de se montrer plus difficile pour les quadrupèdes qui, tant à cause de leur taille que de leur nombre, ne sauraient être admis sans examen préalable.

Le Père Kircher a pris le soin d'étudier une par une les espèces qu'on s'accorde à regarder comme primitives, les races bâtardes étant exclues. D'ingénieuses considérations touchant l'action du climat, de la température et du sol sur la taille, la forme, le pelage et les mœurs des animaux lui permettent d'en réduire encore le nombre. C'est ainsi que l'onagre et le bonase de Péonie sont ramenés à un seul type. D'autre part il rejette parmi les fables certaines créatures bizarres dont l'existence répugne à la saine raison : tel le griffon, tel aussi l'unicorne,

dont il ne veut accepter dans l'arche qu'un échantillon plus conforme aux lois habituelles de la nature. On peut signaler enfin une brève nomenclature des races mêlées qu'il était inutile de conserver à part : le mulet, l'hircocerf (bouc et biche), le léopard (lion et panthère), la girafe ou camélopard (chameau et panthère), l'armadillo ou tatou (tortue et hérisson) et quelques autres moins familiers.

Le Père Kircher peut alors entrer dans le détail de l'aménagement intérieur de l'arche. Des plans numérotés, une grande planche illustrée en facilitent l'intelligence. Les quadrupèdes, comme on l'a vu, sont en bas, dans une cinquantaine de cages ayant chacune leur crèche et leur abreuvoir. Les animaux mondes vont par sept, les animaux immondes par couples seulement. Les deux rhinocéros et les deux éléphants occupent le centre. Les autres sont répartis dans l'ordre le plus convenable. Aux deux extrémités les amphibies ont leurs citernes. Des passages permettent d'accéder aisément à chacune des étables ; au-dessous règne une vaste sentine que des pompes et des conduits, disposés à cet effet, servent à aérer et à épuiser quand il en est besoin.

Le second étage présente l'aspect d'un vaste magasin. Les fourrages et les graines en occupent une bonne partie. On y a placé également les barriques d'eau douce, les provisions de biscuit, de conserves, de fruits de différentes sortes, des réserves de viandes fumées pour les bêtes qui se nourrissent de proie et de poissons fumés pour les amphibies. Outre les vivres et l'appareil nécessaire au voyage qu'on trouve communément à bord des vaisseaux de

long cours, on peut encore y remarquer divers objets dont on sentira la nécessité au sortir de l'arche, et qu'on n'aurait pu se procurer autrement : outils, instruments de jardinier et de cultivateur, vêtements, laines, tissus divers, peaux préparées, quelques pièces de mobilier, de même plusieurs sacs de semences et des plants d'arbustes. Les animaux dont il a été question jusqu'ici étant destinés à la conservation de la race il a paru convenable de disposer, à ce même étage, des étables, une bergerie pour y recevoir les bœufs, les chevaux, les ânes, les chèvres, les brebis dont le patriarche et sa famille auront besoin tout d'abord tant pour la mise en culture du sol que pour leur subsistance journalière. On y a installé pour la même raison une volière et un poulailler.

Le reste de l'étage est occupé par différents autres objets dont l'énumération serait superflue. La grande provision de luminaire (*candeles*) éveille quelque surprise, mais il faut se rappeler que sur ce point encore le Père Kircher s'est scrupuleusement attaché au texte de l'Ecriture. Il eût été vraiment trop commode d'imaginer, avec les rabbins, que l'arche était tout entière illuminée, aussi bien le jour que la nuit, au moyen d'un pyrope ou d'une escarboucle. La Genèse ne mentionne rien de tel ; elle ne parle que d'une fenêtre et d'une seule ; toute autre supposition est gratuite et sans nul fondement. Les avis peuvent différer sur l'emplacement occupé par cette unique ouverture. Le Père Kircher n'ignore pas que c'est là précisément un des points les plus controversés. Il ne voit d'ailleurs aucune raison sérieuse pour placer la fenêtre à l'avant, comme le veulent quel-

ques-uns, ou encore à l'arrière. Il n'aime guère non plus ceux qui l'encastrent dans la toiture à la façon d'une claire-voie. Il lui paraît beaucoup plus simple de la placer tout bonnement au milieu de l'arche, à la hauteur du troisième étage, exactement en face des appartements. Comme on a pris soin d'en garnir le châssis non pas avec du verre, qui eût mal supporté le choc des eaux et des épaves, mais avec du cristal ou de la sélénite, matières également translucides, elle permet d'observer commodément tout ce qui se passe au dehors; elle a d'ailleurs offert toute facilité pour introduire les oiseaux, et on l'entr'ouvrira pour lâcher la colombe et le corbeau. La seule licence que se soit permise le Père Kircher sur ce chapitre des ouvertures (et on l'excuse bien volontiers) a été d'ajouter, à chaque extrémité de l'arche, des évents auxquels viennent aboutir les conduits de la sentine, et, un peu au-dessous, de chaque côté du vaisseau, toute une rangée de sabords; mais il faut observer que ce ne sont point là des fenêtres à proprement parler.

Il reste à dire quelques mots du troisième et dernier étage. L'installation en est fort bien comprise. Les appartements, on l'a vu, en occupent le centre. On voit d'abord une cuisine, avec l'office attenant; une salle à manger lui fait suite; viennent enfin quatre cabines, une par famille, garnies chacune de leur couchette et du meuble nécessaire. On a placé non loin les cages des oiseaux dont les chants sont les plus mélodieux, tels que les rossignols, les alouettes, les merles, les roitelets, les chardonnerets et les pinsons, et les concerts de ces petits favoris répandent alentour une aimable allégresse. Les

oiseaux d'aspect fâcheux et renfrogné, ceux dont les cris sont dépourvus d'attraits, ont été relégués au contraire tout aux extrémités. On n'approche de leur quartier qu'autant qu'il est nécessaire. Tout ici est disposé à souhait pour la commodité et pour l'agrément. La lumière entre en abondance par la grande fenêtre et par les sabords. Les appartements sont gais et spacieux. On ne s'est même pas fait faute de ménager, au voisinage des chambres, certains réduits pour les animaux familiers auxquels on distribue les reliefs de la table, et dont les ébats et les flatteries offrent au regard le spectacle le plus gracieux, à l'esprit un sujet toujours nouveau de méditation.

Avant de s'embarquer avec sa famille le patriarche adresse aux hommes, accourus de toutes parts pour contempler le grand vaisseau, une dernière exhortation à la pénitence. Il leur révèle le déluge imminent. Dieu leur a donné cent ans pour se convertir. Ils ont persisté dans leurs erreurs et dans leur malice. Vont-ils se laisser toucher en cet instant suprême ?

On en serait vraiment tout à fait peiné. Le Père Kircher vous a rendu si curieusement égoïste qu'on éprouverait une grosse déception si les hommes se repentaient, et si le déluge contremandé annulait cent ans de labeurs et d'ingénieux stratagèmes. On réclame la mise à flot et le départ coûte que coûte. On ne veut point renoncer au plaisir de voir naviguer l'arche et de l'imaginer en pleine mer avec son savant arrimage et son merveilleux chargement, sans songer (ce qui est triste à dire) qu'il y va du salut corporel, et peut-être spirituel, de tous les êtres vivants.

Il ne faut point faire au profane sa part; le Père

Kircher ne s'en est pas assez souvenu. Son industrieuse curiosité, à force de voisiner avec le matériel, en a oublié le sublime, et s'il n'était l'innocence et le charme on pourrait lui en vouloir des périls que son livre peut faire courir, non pas à la foi littérale, ce qui serait peu de chose, mais à l'esprit religieux. Il faut le couronner de fleurs, mais le reconduire tout doucement jusqu'au porche de la cathédrale.

Au moment où le Père Kircher composait son innocent traité, qui reçut de Rome en 1669 le permis d'imprimer, Milton publiait son *Paradis Perdu*. L'on se prend à regretter, en songeant à la matière offerte et à la sublimité d'âme du poète, qu'il n'ait traité qu'en passant cet épisode de l'Arche. Insoucieux du détail puéril, le laissant à la curiosité chétive des apologistes et des architectes, dédaignant de lésiner avec le miracle, voici comme il a vu (nous resterons sur ces grandes images) s'élever et flotter l'austère et majestueux navire :

Alors équarrissant les grands arbres des monts,
Il se mit à construire un vaisseau de masse colossale,
Mesuré par coudées, en long, en large, en creux,
Enduit de poix tout autour; et dans le flanc
Il ménagea une porte; et il le pourvut largement de vivres
Pour l'homme et pour la bête; et voilà que, prodige surpre-
De chaque être animal, oiseau, petit insecte, [nant,
Vinrent sept têtes ou une paire, qui pénétrèrent dans l'ar-
Qu'ils savaient; enfin le père et ses trois fils [che en l'ordre
Et leurs quatre femmes entrèrent : et Dieu ferma la porte.
Cependant le vent du sud s'éleva, et dans le vaste vol
De ses ailes noires rassembla tous les nuages
Qui sont sous le ciel; les collines lui lancèrent un renfort
De vapeurs et de brumes ténébreuses et humides.
Et maintenant le ciel épaissi
Semblait un noir plafond. La pluie se précipita

Impétueuse, incessante jusqu'au moment où la terre
Ne parut plus. Le vaisseau soulevé vogua
Porté par les eaux, et, calme, avec sa proue recourbée
S'avançait, incliné sur les vagues. Toutes les autres demeures
Le déluge les submergea, et les roula avec leur faste
Au plus profond des eaux; les flots couvraient les flots,
Flots sans rivages, et dans ces palais
Où le luxe régnait naguère, des monstres marins mirent bas
Et parquèrent. De toute l'humanité naguère si nombreuse
Le reste surnageait au creux d'une barque chétive.

IX

LE XVIIIe SIÈCLE ET LA MER

Les lettrés du XVIIIe siècle sont trop bien élevés pour hanter le sublime. Ils repoussent poliment la coupe du lyrisme. Ils vivent de régime, sortent peu de chez eux. Quelques-uns cependant vont à la nature, c'est-à-dire à la campagne, mais prudemment, du côté de l'ombre, à l'abri du vent, et sans trop s'éloigner des faubourgs de la grande ville. Quant à la mer, c'est trop loin, trop aride, trop froid.

Voici un homme nullement dénué de sens, James Thomson, père des *Saisons*, ancêtre vénéré de tous ces didactiques et descriptifs français à qui l'on doit tant d'œuvres distinguées, Saint-Lambert, Roucher, Delille, et jusqu'au regrettable Esménard, chef de la division des journaux et de la librairie au ministère de la police impériale, dont le poème en trois chants sur la Navigation se lit encore néanmoins avec un certain plaisir. Thomson arrive d'Edimbourg. Il a été élevé en Ecosse, c'est-à-dire au pays des détroits, des criques, des lochs, dans une espèce de Grèce brumeuse plus insulaire que le Péloponèse, à quelques dizaines de lieues des Hébrides, des Orcades, des Shetland, nids de tempêtes, le long

d'une côte soupçonneuse, où, après avoir navigué pendant des heures dans les chenaux les plus paisibles, parmi des prairies et de petites montagnes, on est brutalement assailli à la sortie par des bourrasques traîtresses. Thomson chante les Saisons. Or une description complète de l'année, qu'on la découpe en ses quatre saisons comme Thomson, ou en douze mois comme Roucher, exige au moins quelques tempêtes, en hiver ou aux équinoxes. Le vertueux et infortuné Roucher, avec une franchise qui l'honore, confesse l'insuffisance de ses coups de vent, et il s'en excuse : « Je serais resté, sans doute, moins au-dessous de mes devanciers, dit-il, si j'avais pu jouir du spectacle de la mer; mais, ne l'ayant vue que dans les livres, il m'a été impossible de donner à cette peinture certains traits de vérité qui ne se laissent surprendre que par des yeux observateurs. » Sa tempête, en effet, débute comme suit :

Tandis qu'il (le navigateur) promenait au loin des yeux [timides,
Un géant, du milieu de ces plaines humides
S'élève sur le dos d'un tourbillon grondant :
Sa formidable main porte un large trident...
Il dit. Soudain les flots, de son trident frappés,
Par les vents orageux roulent enveloppés,
Se heurtent à grand bruit, retombent, se soulèvent, etc.

Thomson, qui, lui, a vu la mer, n'a pas fait beaucoup mieux. Il a osé, après Milton, esquisser un déluge : c'est un déluge de bibliothèque.

Thomson et ses collègues se sentent vraiment mal à leur aise dans le tête-à-tête avec les éléments. Ils ont hâte d'aller retrouver les hommes et leurs œuvres. Revenons donc à des sujets qui leur soient plus accessibles. Quittons la mer pour la marine.

On le peut d'autant mieux que pour les deux marines, commerce et guerre, ce siècle fut pour l'Angleterre une grande époque.

Elle est alors devenue la métropole maritime du monde. La Hollande, sa rivale, vient d'abdiquer. La France, toujours éprise de beaux commencements, manque de persévérance et de décision. On ne parle plus guère des anciennes puissances méditerranéennes, elles subsistent sans gloire, sur les ruines de leur passé. La vie s'est reportée vers le nord, et c'est vers la Grande-Bretagne que cinglent les vaisseaux venus de tous les points du globe.

L'Angleterre peut être fière de sa ceinture de ports. D'abord Londres, capitale, siège des grandes compagnies de commerce, des assurances, des banques, de la Bourse. On est ici au centre des affaires et des nouvelles et, dans leur établissement des bords de la Tamise, les successeurs de l'ancien tavernier Lloyd tiennent déjà registre des événements de mer qu'on vient leur signaler de tous les océans. Sur la Severn, l'antique cité de Bristol est le port d'attache des voiliers d'Amérique. Sur la côte du Lancashire, Liverpool lui dispute l'armement des négriers, en attendant que le développement des fabriques de Manchester décuple le tonnage des navires de la Mersey. En Ecosse, les chantiers de la Clyde. Du côté de la mer du Nord, Leith, Newcastle, Hull commercent avec les Scandinaves et les peuples de la Baltique.

C'est de là qu'appareilleront les flottilles de pêche qui vont jusqu'au Spitzberg et au Groënland poursuivre les cétacés des mers arctiques, ou faire

la pêche du hareng sur le Dogger Bank. Entre la Tyne et la Tamise d'autre part, tout le long de la côte, des centaines de voiliers, lents et lourds, s'en vont vers le sud, charriant les charbons du bassin de Newcastle ; on les attend là-bas avec impatience, dans les fonderies, les forges, les verreries des faubourgs de Londres. Dure navigation que la leur, car ces parages sont traîtres, mal éclairés, battus des vents ; on y risque l'échouage et l'abordage ; rude école pour le pilote et le manœuvrier. Enfin, au delà des limites de la grande pêche et du grand cabotage, dans tous les océans du monde connu, d'autres vaisseaux anglais font route, goélettes, bricks, barques, trois-mâts, tantôt isolés, rien qu'une voile solitaire dans le grand cercle bleu, tantôt naviguant de conserve, par convois, martialement escortés de bâtiments de guerre, par essaims innombrables, évoquant le souvenir de cette grande flotte Miltonienne qui, dans le *Paradis Perdu*, revenant du pays des épices sur la vaste mer d'Ethiopie, au souffle des brises équinoxiales, serre le vent, épaule — la lame, et, nocturne, chemine vers le pôle du monde.

Depuis l'époque de Chaucer, depuis le temps des armateurs auxquels Shakspeare songeait en composant son *Marchand de Venise*, les propriétaires de navires n'ont cessé de s'accroître en richesse, en dignité et en crédit. Au-dessus d'eux, plus puissantes encore, se sont formées les grandes compagnies, avec leurs entrepôts, leurs bassins, leurs quais, leurs comptoirs, leur multitude de commis. Dans la cité, leurs édifices ont l'austérité et la sécurité des temples. Ils en offrent le mystérieux attrait. Des

rêves de fortune flottent alentour. Il suffit au début du siècle qu'une nouvelle compagnie, surgissant à l'improviste, évoque aux regards des bourgeois de Londres et de la province les mers du Sud, les trois-mâts portant le pavillon britannique, chargeant à pleines chaloupes les richesses naturelles des îles de l'Océanie et revenant, enfoncés jusqu'à la flottaison sous le poids des précieuses denrées, pour qu'affluent dans ses coffres les gains du boutiquier, les épargnes des fermiers et les revenus des gros propriétaires. Le mirage océanien se dissipe bientôt. La Compagnie des Mers du Sud sombre dans la faillite et le scandale, engloutissant dans son désastre des milliers de fortunes privées. Mais sur ses ruines dix autres sociétés se fondent et trouvent des souscripteurs confiants et zélés. La mer les attire. Il leur sourit de voir flotter leurs économies, et souvent leur bonne foi trouve sa récompense.

Pour encourager les timides et fournir aux audacieux un surcroît de hardiesse des esprits avisés instituent sur des bases solides de grandes compagnies d'assurance maritime, la London, celle du Royal Exchange, avec lesquelles rivalise volontiers l'entreprise privée. La prudence et la raison font entendre leur voix. Le philosophe admire la sagesse d'un système qui sait prévoir le risque et le prévenir, et qui, faisant de toutes les richesses mouvantes sur les flots comme un trésor commun, donne un vivant enseignement d'union et d'harmonie. Mais les observateurs ingénieux n'ont pas tardé à découvrir que les mille et une combinaisons offertes par les hasards de la mer et de la navigation se dérobent encore assez facilement, à supposer même qu'on n'y prête

la main, aux calculs des savants les plus consciencieux. Ils font de l'assurance un champ clos pour la spéculation, et, chaque jour, va s'y livrer entre l'assureur et l'armateur son adversaire une lutte de tous les instants, dont la chronique de Lloyd relate les péripéties, dans laquelle les vaisseaux seront l'enjeu, et les équipages parfois les auxiliaires, plus souvent encore les victimes.

Il s'en faut, en effet, que la mer ait perdu de son antique incertitude. La tempête n'a jamais désarmé et le XVIIIe siècle s'ouvre par une des manifestations les plus effrayantes de sa colère dont l'histoire maritime de l'Angleterre ait gardé le souvenir. Le 26 novembre 1703, entre onze heures du soir et minuit, une forte brise d'ouest-sud-ouest se met à souffler sur les côtes de la Manche, et grossissant de minute en minute ne tarde pas à se déchaîner en ouragan. Des lames monstrueuses viennent assiéger la côte et, passant par le rocher d'Eddystone, au large de Plymouth, elles en arrachent la tour qu'on travaillait à réparer, noyant avec le phare le constructeur et ses aides. Depuis Bristol jusqu'à Yarmouth les vagues roulent des épaves. En huit heures de tempête la flotte de guerre perd plus de bâtiments qu'elle n'avait jamais fait dans ce court intervalle, même pendant un combat. Douze navires sont engloutis avec leurs officiers et près de deux mille hommes d'équipage. Les avaries sont innombrables. Quant à la marine marchande, c'est par millions que se chiffrent ses pertes.

Un tel cataclysme est l'exception, mais régulièrement chaque hiver apporte sa contribution de naufrages.

Pourtant le marin s'est fortifié de son mieux contre le redoutable ennemi. Le vaisseau s'est agrandi, vaisseaux de ligne et longs-courriers du moins. La voilure est devenue plus maniable. On l'a renforcée en même temps. La fin du XVI[e] siècle a vu s'élever au-dessus des mâts d'hune les mâts de perroquet, que Shakspeare, toujours fier de sa science nouvellement acquise, a hissés tant bien que mal dans une métaphore : « C'est le mât de perroquet de ma joie » dit assez bizarrement Roméo. Au-dessus des perroquets on montera encore cacatois et flèches. Grâce au savant appareil des cordages et des poulies le navire peut en quelques instants se couvrir de toile, ou encore, si le temps menace et à l'approche de la nuit, rentrer une partie de toute cette voilure et la serrer contre les vergues. La manœuvre n'a plus guère de secrets à révéler. On fait route au plus près, à la bouline comme on dit, au point d'en faire frémir d'envie l'ombre de Drake, lui dont l'habileté confondait jadis les capitaines de galions.

Mais malgré toute la science et l'ingéniosité des hommes, le navire est toujours la même créature, esclave du vent, esclave du calme, comme au temps de l'Armada et du Marchand de Venise, comme au temps de Chaucer et des marins de Dartmouth, comme au temps des Normands et des Vikings, et, en remontant jusqu'à la lointaine antiquité, comme au temps de Dédale et des premiers navigateurs qui imaginèrent la voile. Le gros temps lui est funeste; sans sa voilure il ne peut ni fuir, ni tenir tête, et c'est elle souvent qui cause la perte du vaisseau. Redoutables encore sont les grandes houles qui

suivent la tempête, durant lesquelles, la brise étant tombée, le bâtiment inerte est soulevé, roulé, jeté d'un bord sur l'autre avec des gestes disloqués. La mâture s'inquiète et se plaint; toute la membrure fatigue. Le calme n'inspire pas moins de soucis. Les anciens naturalistes admiraient le pouvoir du rémora, poisson tout petit, mais d'une telle étreinte qu'il lui suffisait de se fixer à la carène d'un vaisseau pour l'empêcher de se mouvoir, même en faisant force de voiles. Le calme n'a pas moins de puissance et semble parfois y joindre l'ironie. A quelques journées du port voici le navire prisonnier des eaux mortes. Les jours se passent interminables, parfois les semaines, et les plus résolus sentent planer sur le navire la menace de la faim et de la soif, car l'armateur est économe, les vivres tirent à leur fin, et les barils sont presque à sec.

Calmes, vents contraires, grosse mer qui force à prendre la cape, allongent démesurément les longues traversées. On prend pourtant les chemins les plus courts. Les travaux des astronomes et des mathématiciens, les instruments nouvellement inventés, l'octant, puis le sextant, les montres marines qu'on perfectionne encore, les cartes plus précises permettent de déterminer la route avec certitude et de la suivre sans presque dévier. Mais qu'il faut de temps encore pour aller aux colonies d'Amérique, aux Antilles. Le trajet des Indes orientales occupe toute une période d'existence humaine. Les voyageurs peuvent se compter au départ, il en manquera au débarquement, car les miasmes de la sentine, les mauvaises conserves, la rudesse du temps feront des vides parmi les moins fortunés. Le voyage s'égaie



de relâches, d'aiguades, parfois aussi d'heureuses rencontres en pleine mer. On se salue du pavillon, on se hèle, on échange des nouvelles, et le journal de bord de ceux qui reviennent au pays enregistre des avènements de souverains, des batailles, des naissances de princes. Ceux qui s'en vont recueillent quelques menus détails des comptoirs où les autres ont touché, puis rentrent dans la solitude, où, toute rencontre cessant, on se voit envahir par la nature et par l'oubli. Que l'océan paraît vaste ; comme les pays sont éloignés les uns des autres ! On se sent séparé des siens par l'énormité de tout un hémisphère, par des espaces infinis où toute rumeur s'anéantit, où sont palpables seuls le silence et l'immensité.

Rien ne donne l'impression du lointain, de l'isolement et de l'abandon comme ce navire-fantôme, échoué dans la vase, non pas en des parages inexplorés, mais en rade de Batavia, et que Wallis y rencontra au mois de décembre 1767 au cours de son grand voyage. Ce malheureux vaisseau de la marine royale ayant eu l'infortune de toucher le fond, l'escadre dont il faisait partie s'était éloignée, le laissant sous la garde de quelques subalternes et promettant d'envoyer des secours. Mais jamais un seul mot ne leur était parvenu de l'Amirauté, dont les ordres mettaient des saisons entières pour atteindre les antipodes. Personne ne s'était plus inquiété de leur sort. On leur devait maintenant dix années de solde. Ils avaient vieilli à attendre cet argent. Eh ! bien, ils consentaient à perdre cette somme, à exercer dans leur patrie les emplois les plus vils plutôt que de souffrir plus longtemps les misères de cette solitude.

Tout l'équipement de leur navire était gâté ou pourri. Les mâts, les vergues, les câbles tombaient en pièces, les ferrures étaient rongées de rouille. Les mantelets des sabords avaient été presque tous emportés. L'étambot était complètement disjoint et l'on pouvait être assuré que la mousson prochaine consommerait la destruction du bâtiment. Pour comble de disgrâce le plancher de leur magasin, entièrement pourri, s'était affaissé pendant la mousson pluvieuse, et la pluie les avait envahis, noyant leurs munitions, leurs provisions, tandis qu'ils étaient eux-mêmes exposés à toutes les injures du climat. Le maître-canonnier était mort; le contremaître, accablé de vexations et de chagrin, avait perdu la raison et ils avaient été contraints de l'enfermer; le maître-charpentier était mourant, d'autres, blessés ou infirmes, s'attendaient à chaque instant à se voir engloutis dans les flots au retour du mauvais temps. Quel que fût leur état, les Hollandais hostiles ne leur permettaient point de passer une seule nuit à terre et, malades, personne ne les visitait à bord de leur épave, encore leur fallait-il soutenir les attaques des pirates malais qui venaient impudemment leur arracher les débris de leur malheureux navire et menaçaient de les massacrer. Ils suppliaient Wallis de les recevoir sur son bateau, de les ramener en Angleterre, du moins de les licencier. Mais il ne pouvait leur donner que des promesses : la discipline exigeait qu'ils attendissent les ordres de l'Amirauté. Les larmes aux yeux ils virent son bâtiment prendre le large, et une fois de plus l'oubli se referma sur eux.

Au delà du lointain restait l'inexploré, l'espoir de



voir surgir à l'horizon la grande terre que les géographes situaient dans les mers du Sud. Des marchands, des officiers épris de savoir et guidés par des sentiments d'humanité en firent l'objet de leurs recherches. L'océan leur dérobait jalousement la vue du continent austral, mais les récompensait de leur effort en leur prodiguant toutes ses séductions, celles de ses brises, de ses îles, abolissant en eux le désir du retour et le souvenir du foyer. Avec peine on s'arrachait à ces délices pour revenir aux parages plus sévères où l'océan, retrouvant lui-même sa vigueur accoutumée, prenait sa rude part des travaux des hommes et se mêlait à leurs luttes.

De perpétuels conflits troublèrent en effet toute cette période et prolongèrent jusque dans les premières années du siècle qui suivit l'épopée maritime de la nation anglaise.

Les succès des flottes britanniques pendant ces héroïques années, triomphes éclatants, quelques rares défaites, ont été maintes fois contés. Ils font honneur aux vainqueurs ; ils ne déshonorent pas les vaincus. Les conditions du combat ne diffèrent pas sensiblement de ce qu'elles furent dans l'âge précédent. Vaisseaux, équipages se valent à tout prendre. Mais les chefs se métamorphosent. De l'ancienne confusion du marchand et du marin, du marin et du soldat, du mélange de leurs attributs, de leurs habitudes, émerge, de plus en plus distincte, la figure de l'officier de marine.

On ne peut guère parler de marine de guerre avant le XVIIe siècle. L'Armada fut mise en déroute par une flotte de fortune, et Drake tient plus du forban

que du chef d'escadre. Sous la République, sous le Protectorat, même sous les Stuarts, les amiraux, malgré leurs succès éclatants, semblent encore se rattacher aux armées de terre. Le plus illustre de tous, Robert Blake, marin à cinquante-deux ans, n'est qu'un général embarqué. Sa tactique, ses idées, son langage s'en ressentent. Dans une rencontre avec Tromp, le redoutable Hollandais, on avait d'abord tiré de part et d'autre quelques coups de canon à blanc, pour décider l'adversaire au salut. Blake, désireux de terminer à l'amiable cette querelle de préséance, laisse porter vers le vaisseau hollandais pour parlementer, mais l'autre, se méprenant sur ses intentions pacifiques, lui décharge, sans crier gare, une volée d'artillerie. Blake, dit la légende, était en train de boire avec ses officiers dans sa cabine quand soudain ses sabords sont défoncés et l'arrière de son bâtiment fracassé de boulets. Il entre en fureur, tortille ses moustaches : « Ces Hollandais, dit-il, prennent donc mon bateau pour un mauvais lieu, qu'ils en cassent ainsi les vitres ! » Et il leur fait incontinent donner la réplique par ses canonniers. C'est là le mot d'un ancien colonel ; il sent la garnison et les mauvaises habitudes de la caserne.

Le héros des combats de 1666, Monk, duc d'Albemarle, et le prince Rupert ne servent sur les navires que par occasion. Ils font plus grande figure dans l'histoire, l'un à la tête de ses cavaliers, chargeant les Côtes-de-Fer de Cromwell, l'autre marchant sur Londres avec son armée d'Ecosse, pour y disperser le Parlement républicain et rétablir l'ancienne dynastie.

Pour trouver parmi les officiers de vaisseau de cette époque quelques types véritables de marins, il faut descendre jusqu'à ces vétérans qui, promus sur le tard, dédaignés des gentilshommes, étaient certainement mieux à leur place au milieu de leurs matelots, sur le pont de leur bâtiment, que dans les jardins et les antichambres du palais de Saint-James.

L'amiral Benbow est un des plus connus.

La légende le fait débuter comme mousse sur quelque barge obscure. Puis on le retrouve en Méditerranée, patron-propriétaire d'une grosse barque marchande, très populaire parmi les trafiquants, à cause de sa bonne figure bourrue, de son entrain et de son entêtement; homme de confiance d'ailleurs, disciplinaire redouté, et se mouvant à l'aise dans une mer infestée de pirates. Comme il faisait voile pour Cadix, un corsaire de Salé, bien mal inspiré ce jour-là, lui donne la chasse, l'accoste et monte à l'abordage. Benbow et ses gens commencent par étendre sur le pont une douzaine de ces coquins; les autres prennent le large. Benbow, que l'aventure a égayé, fait couper ces vilaines têtes, les met dans un sac et suivi de son nègre, qui porte le fardeau, il débarque sans mot dire sur le quai de Cadix. Les douaniers l'arrêtent au passage; il proteste, se nomme : on sait son honnêteté, on peut le croire sur parole. Comme ils insistent, il vide tranquillement son sac sur leur comptoir. Remplis d'horreur et d'admiration, ils racontent partout l'histoire. Le bruit de cet exploit parvient jusqu'aux oreilles royales. La cour de Madrid félicite Benbow d'avoir purgé la mer de ces brigands. Le roi Jacques II lui

confie un navire. Croisant infatigablement dans les eaux de la Manche, il trouve dans le corsaire Jean Bart un adversaire à sa taille. De temps à autre il fait quelques apparitions à l'Amirauté où l'on prend conseil de son bon sens maussade dans les querelles sans cesse renaissantes entre gentilshommes et marins de profession. Enfin il part pour les Antilles où l'on guerroie. Dans un engagement avec le Français Ducasse un boulet qui traverse le pont atteint Benbow au passage et lui fracasse la jambe. Furieux de sa blessure, plus furieux encore de la mollesse de ses hommes, Benbow mugit comme un taureau. En vain, car les navires qui l'escortent, très maltraités eux aussi, s'éloignent péniblement sous ce qui leur reste de mâture et de voiles. Les Français sont vainqueurs et leur commandant félicite courtoisement son adversaire infortuné. Mais Benbow n'a que faire de ces politesses françaises. Ce maudit boulet a tout gâté. Quinze jours plus tard la fièvre emportait le brave Benbow.

Cette rude race d'hommes donna à la marine anglaise d'intrépides chefs d'escadre, au cours des campagnes sans nombre qui remplissent tout le XVIIIe siècle et les premières années du XIXe, guerre de la Succession d'Autriche, guerre de Sept Ans, guerre de l'Indépendance américaine, guerres de la Révolution et de l'Empire. Que de figures robustes, frustes, rugueuses, hâlées, parcheminées, celles-ci plus hasardeuses, celles-là plus farouches, têtes d'oiseaux de proie, Boscawen, Hawke, Rooke, dont le nom fait songer à de grands albatros aux ailes infatigables, au bec vorace et redouté. D'autres sont plus pensifs, Howe, Hood, Jervis, vainqueur de

Saint-Vincent, rigoureux disciplinaire, le philosophe Collingwood qui, promenant ses méditations dans ses campagnes natales, emportait des glands plein ses poches et les semait de loin en loin pour qu'ils devinssent chênes de navires; enfin, les dominant de toute sa hauteur, incarnation non pas seulement du patriotisme anglais et du génie des combats, mais de l'esprit même de l'océan, le vainqueur et la grande victime de Trafalgar, Horatio Nelson.

Il a fallu longtemps faire effort, de ce côté-ci de la Manche, pour parler de Nelson avec modération. Il nous a haïs absolument, d'une haine implacable. Dans l'égoïsme et l'aveuglement de son orgueil patriotique il a prononcé contre la grande nation qu'il combattait des paroles si offensantes que parfois, et même après plus d'un siècle, l'on éprouve comme un sentiment de reconnaissance personnelle pour l'obscur fusilier qui, de la hune du *Redoutable*, l'abattit les reins brisés sur le pont de son vaisseau-amiral.

Cependant, lorsqu'on a surmonté l'irritation première, quand on a fait chez lui la part de la prévention, de l'ignorance, et qu'abdiquant toutes représailles on essaie de se représenter l'homme et de le comprendre, on ne se met pas seulement à l'admirer, l'on irait presque jusqu'à la sympathie, peut-être même jusqu'à regretter sa perte prématurée.

La science consommée du marin, patiemment acquise, l'exaltation du combat, les illuminations soudaines, les audaces déconcertantes, les désobéissances de génie, d'autre part un courage tranquille, un souci de correction, même d'élégance dans la témérité, d'affectueuses prévenances pour ses compa-

gnons d'armes, son dévouement pour eux, l'absence absolue d'envie et de jalousie, tout cela charme et fait malgré tout tressaillir de fierté, car on y voit la marque d'une nature héroïque.

Mais l'émotion augmente lorsqu'on découvre, au delà, une âme souffrante, palpitante, ayant, aux heures décisives, quelque chose du trouble et de la mélancolie des mers, pleine de songeries, de regrets, et d'obscurs pressentiments.

Les lignes qu'il traçait pour celle qu'il aimait, Lady Hamilton, si indigne de lui, à la veille de Trafalgar, dans sa cabine du *Victory*, font songer à quelque grande plainte apportée par les flots. Il avait quitté la rade de Spithead au milieu des acclamations de la foule et des témoignages les plus touchants de leur estime et de leur admiration: « J'avais leurs hourrahs auparavant, dit-il, mais maintenant j'ai leurs cœurs. » Ses équipages, ses officiers lui font, à son arrivée, un accueil dénotant, dans sa simplicité, tant de confiance et d'affection qu'il n'a jamais connu dans son existence émotion aussi délicieuse. Jamais amiral n'a eu sous ses ordres flotte plus aguerrie, plus résolue, aussi certaine de l'heureuse issue du combat. Sur la frégate l'*Euryale*, le commandant Blackwood écrit à sa femme une lettre qui respire l'entrain et la décision. Lui, l'amiral, son cœur se fond de tendresse. Il voudrait exprimer, en ce moment solennel, tout l'amour dont il déborde pour Emma Hamilton, pour la jeune enfant qu'elle lui a donnée, ses regrets éternels s'il meurt sans les avoir revues. Le devoir le rappelle; il l'accomplira sans défaillance, cependant il semble que le malheur soit là qui gravement l'attende.

Tristesse et inquiétudes prophétiques.

Nelson périt au milieu de son triomphe, ayant pour holocaustes les victimes étendues par milliers sur les ponts ou flottant parmi les épaves, cependant qu'évoquant le souvenir des bûchers homériques brûlaient autour de lui de grands vaisseaux de ligne, l'un d'eux, l'*Achille*, dans une convulsion suprême, projetant, avec le déchirement et le grondement d'un volcan, une gerbe flamboyante de débris embrasés.

Mais Nelson était déjà du monde où le grandiose et l'horrible, la victoire et la défaite se confondent en une même vanité.

Au moment de mourir il avait fait appeler son ami Hardy, commandant du *Victory*, et, à voix basse, comme s'il lui révélait, en cet instant tragique, la plus secrète de ses pensées : « Ne faites pas jeter mon corps à la mer » supplia-t-il. Ce furent presque ses dernières paroles ; il n'en est guère de plus émouvantes dans cette existence de marin.

Depuis plus de trente années il naviguait, restant en dernier lieu vingt-deux mois sur son vaisseau sans presque mettre le pied sur la terre ferme. Ses croisières tenaient du prodige. Il avait osé s'en aller aux Antilles, emmenant dans son escadre un vieux bâtiment, le *Superbe*, valeureux compagnon d'armes, mais fatigué, et à la merci du premier ouragan. Il avait convoyé ce voyageur tardif avec tendresse, ruine glorieuse, et l'océan, comme s'il eût compris, s'était aplani au passage de Nelson. La Méditerranée l'avait à ce point favorisé que, par les rudes hivers du golfe du Lion, fertile en tempêtes, il n'avait perdu ni un mât, ni une voile. Les mers

portaient ses flottes comme par enchantement, à travers les périls des bas-fonds et des chenaux tortueux, alors que les vaisseaux, frôlant par instants la roche de leurs quilles, rendaient soucieux pilotes et capitaines. Les hommes le regardaient comme un être surnaturel et ressentaient à son approche cette crainte superstitieuse dont jadis les remplissaient les divinités marines.

Ce demi-dieu, fermant les yeux d'effroi quand son élément le réclame, l'horreur des eaux, qui lui furent maternelles, ce dernier soupir exhalé vers la terre humaine et vivante, révèlent, par delà les croyances et les mythologies, on ne sait quelles mystérieuses affinités entre l'homme, fils du limon, et celle dont il est sorti.

And now to thee, o captain,
Most earnestly I pray
That they shall never bury me
In church or cloister gray.

« O capitaine, je t'en prie, fais qu'ils ne m'ensevelissent pas dans les murs gris de l'église ou du cloître ! »

disait le marin dans les romances d'autrefois. Séductions de la tombe marine, chantent les poètes modernes. Au-dessus, l'immensité mouvante, les espaces sans fin des eaux vertes ou grises. Dans les profondeurs sacrées, l'esprit qui toujours veille, se berce au balancement des vagues, tressaille au frisson des sillages, quand là-haut passent de graves navires. Il reconnaît leurs allures, devine le froissement des toiles qu'on déplace, perçoit le son clair de leurs cloches, vie de calme, vie de rêve, prolongée à l'infini.

Ainsi parlent les hommes, mais lui, qui fut plus qu'un homme, qui savait la mer et vivait dans son intimité, avait depuis longtemps reconnu dans ses flots le gouffre, le plus sinistre des tombeaux.

Rien de plus étrange que l'énorme explosion de colère océanique dont fut presque immédiatement suivie cette parole suprême de Nelson. La mer, qu'il reniait, semblait le réclamer pour elle. Sans souci de la victoire remportée, des vaisseaux captifs, à conduire triomphalement en Angleterre, des vaisseaux victorieux à ménager, car eux aussi avaient bien souffert, au souffle du vent du sud les lames se soulèvent en collines, ébranlent toutes ces lourdes masses et les repoussent à la côte pour les y fracasser. La nuit survient, ajoutant ses horreurs à celles de la rafale. Les uns jettent l'ancre, d'autres prennent le large. La tempête, qui le lendemain redouble de fureur, disperse les vaisseaux et leurs prises dans toutes les directions. Dans ce déchaînement et cette confusion, les vainqueurs voient leurs captifs leur échapper ou s'engloutir misérablement avec les équipages qui s'en sont emparés. Ils commencent à craindre pour leurs propres navires.

Enfin le temps s'apaise. On s'assemble; on répare les avaries, et l'on peut songer au retour. Les bâtiments les plus valides se mettent en route, remorquant péniblement le peu de prises qui subsistent et les vaisseaux les plus maltraités, en tête desquels le *Royal Sovereign*, presque complètement démâté, et le *Victory*, avec son gréement déchiqueté, sa mâture ébranlée, ses batteries ravagées, et le corps de Nelson. Il ne restait plus au héros de Trafalgar

qu'un long mois de traversée posthume à accomplir pour venir enfin, sauvé des eaux, selon son dernier vœu, reposer parmi les grands de la terre, dans la cathédrale de Saint-Paul.

Vaisseaux marchands, vaisseaux de guerre, armateurs et marins, qu'allaient en dire les poètes ?

L'ingénieux auteur des *Saisons*, que nous avons laissé, un peu décontenancé, face à face avec l'océan, ne verrait pas d'inconvénient à chanter la marine et le commerce, mais l'agriculture lui plaît bien davantage. Les illustres devanciers qu'il a pris pour modèles, Virgile, Horace, et avec eux tous les bons moralisateurs de l'époque d'Auguste, ont tressé des couronnes pour les déposer sur le front des agriculteurs méritants. A leur exemple, Thomson célèbre les campagnes anglaises, les troupeaux, les gras pâturages, où les grands bœufs ruminent en silence à l'ombre des chênes britanniques.

La Tamise, qui coulait à sa porte, le port de Londres, avec tous ses navires, valaient pourtant bien ces bergeries et ces jeux rustiques. Une fois, Thomson s'en est aperçu. Il s'est arrêté pour contempler le fleuve puissant et laborieux, bordé d'énormes entrepôts, la foule affairée, se mouvant dans les rues étroites, parmi l'encombrement des ballots que soulèvent les palans et les grues ; au loin, les mâts touffus des voiliers. Mais ceci n'est qu'une échappée.

Les autres poètes passent sans rien voir, murmurant tout au plus, quand ils sont d'église, quelques malédictions professionnelles contre le lucre des trafiquants.

La marine de guerre, un peu plus fortunée, a vu ses exploits consignés sinon par de grands génies, du moins par un nombre respectable de faiseurs de ballades et de faiseurs de chansons. Leurs petites pièces ne valent pas toujours le mal qu'on s'est donné pour les tirer de l'oubli. L'un de ces chantres secondaires mérite cependant une mention spéciale. C'est Charles Dibdin, qui vit le jour vers le milieu du siècle et mourut en 1814.

Enfant de Southampton, il avait un frère aîné, Thomas, qui servait dans la marine marchande. Quant à lui, l'Eglise se le réservait; il avait, en effet, une voix superbe et on se le disputait dans les maîtrises à vingt lieues à la ronde. Son frère, le marin, ayant eu vent de cette renommée, fit venir le chanteur à Londres, au cours d'une relâche, et n'eut pas de peine à le décider à s'installer dans la capitale, car le jeune choriste était d'humeur inquiète et ne détestait pas le plaisir. Voilà donc Dibdin en garni, vivotant maigrement du théâtre et de l'Eglise, accordeur à l'occasion, comptant surtout, pour payer sa pension, sur les subsides de son frère. Malheureusement, Thomas, en route pour les Antilles, se fait capturer par les Français. Dibdin, aux abois, s'engage dans une troupe de comédiens et va se produire en province, jusque chez les charbonniers et les quincailliers de Birmingham dont il mérite les suffrages.

Ses lauriers portent ombrage à d'ambitieux rivaux. On médite sa ruine dans les coulisses et les cafés. Pour prévenir le coup qu'on lui destine, Dibdin se retire de la scène à grand fracas, mais c'est pour y reparaître comme compositeur. Ses opéras-co-

miques sont accueillis avec une faveur marquée, et la cabale en est dans la consternation.

La vie lui souriant, il se hâte d'en profiter. Il épouse la fille d'un honnête marchand, copieusement pourvue d'argent, sinon d'attraits. Le charme dissipé en même temps que la dot, Dibdin croit devoir céder au penchant qui l'entraîne vers une demoiselle Pitt, choriste à l'Opéra. Cette nouvelle union, plus durable, d'ailleurs féconde, fut suivie d'une et de plusieurs autres moins fortunées, et la morale dont Dibdin avait eu le tort de méconnaître les lois, prit alors sa revanche. Une conjuration d'acteurs et de créanciers lui inspira de telles appréhensions qu'il dut quitter précipitamment l'Angleterre. Réfugié en France, il y passa dans le néant deux mortelles années. La déclaration de guerre avec l'Angleterre, lors des événements d'Amérique, le rejeta dans son pays, encore s'en fallut-il de peu qu'une frégate américaine ne l'interceptât pendant la traversée. Se croyant pardonné, il reparaît avec aplomb sur la scène, mais cette fois-ci dans des chants et intermèdes musicaux intercalés entre des exercices d'équitation et d'acrobatie. La malveillance accumulée de plusieurs directeurs ne tarde pas à le conduire à de telles extrémités de désespoir qu'à de tels affronts l'exil lui semble préférable. Il avait songé à rejoindre son frère qui, libéré par les Français, avait trouvé un petit emploi dans l'Hindoustan, au service de la Compagnie, mais, malheur nouveau, le frère meurt. N'importe, Dibdin partira quand même. Un voilier de la Tamise est en partance pour Madère, Dibdin s'y jette et dit à l'Angleterre un éternel adieu. Après l'escale de Dun-

kerque, la tempête les assaille et les secoue tant et si bien qu'après une course vertigineuse le long de la côte, ils sont tout aises d'aller se réfugier à Torbay. Réflexion faite, Dibdin débarque, retourne à la capitale, remonte sur les planches, retrouve la faveur du public avec ses chansons nouvelles et ses intermèdes patriotiques. Une magnifique pension de deux cents livres sterling, qu'en un jour de générosité reconnaissante lui octroya le gouvernement de son pays, mit le sceau à sa réputation. Le ministère qui suivit, trouvant la somme excessive, en fit l'économie peu après, mais de braves musiciens, émus de compassion, firent pour le vieux chanteur une fructueuse collecte et le mirent à l'abri du besoin pour le reste de ses jours. Il n'avait pas dit son dernier mot d'ailleurs. En 1811, à l'âge de 66 ans, il offrait au public de Londres la primeur d'un opéra-comique. Le public prit mal la chose et siffla. Dibdin se le tint pour dit, demeura tranquille désormais, et mourut paisiblement le 25 juillet 1814.

« Mes chants, dit-il dans ses mémoires, mes chants ont été le réconfort des marins pendant les longues traversées, les tempêtes et les combats. On les a cités, pendant les mutineries, pour restaurer le bon ordre et la discipline. »

Il faut toujours se méfier quand les tréteaux rendent des oracles. Des amiraux dignes de créance ont énergiquement protesté contre ces prétentions du chanteur; ils affirment que jamais Dibdin n'a eu de vogue parmi les équipages de la marine britannique. On peut les en croire sur parole. Dibdin, navigateur d'occasion, a chanté pour les terriens, et si l'on s'amuse encore aujourd'hui à le relire, c'est

que, précisément, il nous donne assez bien l'idée du loup de mer, non pas tel qu'il existait il y a cent cinquante ans, mais tel que se le figuraient alors les habitués du théâtre et du concert, boutiquiers de Fleet Street, commis de banque et de magasin, apprentis des fabriques, ceux qui, en fait d'odeurs salines, avaient respiré tout au plus celles du marché au poisson, dont les navigations au long cours s'étaient effectuées sur les bacs de la Tamise, et qui n'avaient guère entendu de coups de canon que les jours de réjouissances publiques et de feux d'artifice. Si naïf que fût leur idéal on aurait tort d'en sourire. C'était leur poésie maritime à eux. Ils en jouissaient. Ils en payaient le prix aux tourniquets des théâtres et, plus largement encore, aux guichets des collecteurs de taxes.

Leur idole n'a rien d'ambitieux.

Amiral, sabre en main, sur le pont du navire, ayant à sa portée une pile de boulets ? Capitaine observant la mer dans sa longue-vue ? Moins que cela. Lieutenant, enseigne, bosseman sifflant dans les haubans ? Pas même. Ce qu'il leur faut, c'est le joyeux gabier, les braves mathurins du gaillard d'avant, bons garçons, vaillants et solides au poste. La tempête, ils s'en jouent. Voyez-les grimper en souriant jusqu'à la pomme du grand mât. Le navire monte, le navire descend. La mer mugit, le vent souffle : tu peux souffler, mon vieux; Jack est à l'aise sur son bout de vergue. La fatigue, il l'ignore. Le danger, on en rit. L'ennemi ? Qu'ils y viennent ! Jack est bouledogue. Mauvais signe quand il commence à grogner. On dirait qu'on

entend du canon à babord. Des Franciots? Trois contre un! Nous allons nous amuser. Canonniers, à vos pièces, et envoyons-leur nos compliments à domicile. L'un a coulé bas, l'autre amène son pavillon, le troisième a pris le large. La victoire est à nous. Allons à terre en recevoir le prix. Nos amis nous y attendent et surtout nos amies dont le cœur ne bat que pour nous. Elles savent que Jack est aussi fidèle que brave. Les tentations le guettent aux quatre coins du monde, car qui peut résister à son charme conquérant? Mais dans son âme la place est déjà prise. En tous temps, en tous lieux, c'est à sa belle qu'il pense. Qui le soutient dans la tempête, dans la bataille? Qui donc lui fait braver les boulets et les balles, jouer avec le fer, avec le feu, souffrir la faim, souffrir le froid? Elle toujours, elle partout. A quoi songe la vigie dans sa hune, le novice sur son mât? A sa Kitty, à sa Polly. C'est d'elle qu'ils s'entretiennent sur le gaillard d'avant. C'est sa santé qu'ils portent quand on passe le grog à la ronde à la distribution solennelle du samedi soir. La revoir, quelle douce pensée!

Mais la terre est proche, on débarque. Jack descend tout ému. Ses amis accourus lui font fête et l'entraînent au bar voisin. La fille du tavernier est vraiment gentille, avec ses souliers de maroquin, son jupon bleu et ses boucles que le perruquier vient de friser; elle en profite, la coquine, en vous rendant l'argent, pour en détourner une bonne moitié à son profit. Mais on embrasse la belle entre les tables, et l'on y trouve tout de même son compte. Pourtant pas d'infidélités. N'allons pas faire naufrage au

moment de toucher le port. Quittons résolument ce périlleux séjour et, sans plus de délais, allons surprendre la plus constante des amies. Voici son modeste logis, franchissons-en le seuil, le cœur palpitant d'allégresse. Détestable surprise, la belle n'est pas seule ; et le galant qui la console c'est Joe, un vieux camarade ! A la porte couple perfide, et nous autres, braves compagnons, retournons à l'auberge oublier le chagrin verre en main. Buvons, rions, chantons, nargue de la tristesse, vive la gloire et la gaieté.

Matelot d'image coloriée, arqué, valeureux, idyllique et bon diable, même dévot, ayant, aux jours de danger son petit chérubin à lui, voltigeant de mât en mât et couvrant Jack de ses ailes, le héros de Dibdin tint longtemps sous le charme le public débonnaire des villes de l'intérieur. Ténors et barytons, soutenus d'ophicléides, firent à l'envi retentir de ses mérites les vitres des tavernes et les toitures des salles de spectacle.

La réalité fut plus âpre et sinistre. On ne se douterait guère, en entendant ces refrains, de ce que furent pour les matelots anglais les guerres de la Révolution et de l'Empire, les journées du 1er juin, de Saint-Vincent, du Nil, de Copenhague, de Trafalgar. On se douterait encore bien moins que chez ces équipages grondait, sur plus d'un navire, un sourd mécontentement qui, à plusieurs reprises, éclata en rébellion.

Quand les matelots de la flotte de Sheerness se soulevèrent en 1797, un patriote anonyme composa une petite pièce où il livrait au mépris public

Parker, délégué des marins, chef de la révolte. Il terminait par ces judicieux conseils :

Vous tous, Bretons, d'un commun accord
Luttez pour votre Constitution;
Faites voir aux ennemis qui nous entourent
Que nous ne voulons point de révolution.

Les rebelles n'ont point répondu. Il n'était point de poète parmi eux, ni à Sheerness, ni à Spithead, ni à Plymouth, ni dans la Méditerranée. Ils n'ont même pas eu, semble-t-il, d'orateurs, comme il s'en trouva autrefois, disent les historiens de Rome, parmi les légionnaires mutinés. Ils n'ont eu d'autre éloquence que la liste de leurs griefs : solde misérable, discipline sans pitié, nourriture malsaine, fraude sur les rations, et, comme sinistre péroraison, le drapeau rouge hissé en tête de mât, et les révoltés montant la garde par bordées autour des canons chargés. Le geste ne manque pas de grandeur tragique. On comprend néanmoins que la poésie ait détourné les yeux. On peut chanter une révolution, on hésite à célébrer une mutinerie de soldats.

Matelots rebelles, matelots fidèles et héroïques, amiraux infortunés, amiraux victorieux, depuis Benbow jusqu'à Nelson, leur souvenir eût également péri s'il n'y avait eu pour le conserver que l'œuvre poétique de leurs contemporains. Qui donc, à part quelques Saumaises maritimes, a relu les ballades et pièces de circonstance qu'inspirèrent les Hozier, les Vernon, les Rodney, les Keppel, et Nelson lui-même ?

Dans ce naufrage universel un tout petit poème

surnage, pur chef-d'œuvre. C'est la ballade que William Cowper a composée sur la perte du *Royal George*; à jamais elle perpétuera la mémoire de l'amiral Kempenfelt et de son malheureux vaisseau.

Au mois de décembre 1781, au fort de la guerre d'Amérique, le contre-amiral Richard Kempenfelt s'était couvert de gloire en interceptant, à une quinzaine de lieues d'Ouessant, un convoi français à destination des Antilles, et qu'accompagnait une escadre de dix-neuf bâtiments, sous le commandement de Guichen. Kempenfelt n'avait que douze vaisseaux sous ses ordres, mais, profitant d'une faute grave de Guichen qui s'était placé sous le vent des navires qu'il escortait, il se jeta sur les bâtiments de charge, en captura quinze, en coula quelques autres, dispersa le reste, tandis que l'amiral français assistait impuissant à la ruine du convoi. Kempenfelt revint triomphalement en Angleterre avec ses prises. Lorsqu'au printemps qui suivit l'amiral Howe prit le commandement de la flotte qui devait aller protéger Gibraltar, Kempenfelt, désigné pour l'accompagner, transporta son pavillon sur le *Royal George*. C'était un des plus anciens bâtiments de l'escadre. Au moment d'appareiller de la rade de Spithead, on jugea nécessaire d'aveugler une voie d'eau qui s'était déclarée à quelques pouces au-dessous de la flottaison. Pour éviter les longueurs d'un passage au bassin, on décida de donner au bâtiment une bande légère, autrement dit de l'incliner un peu d'un bord pour faire émerger la voie d'eau du côté opposé. Il suffisait de déplacer les canons des batteries. Mais on avait compté sans le

délabrement du vieux vaisseau. La charpente fatiguée ne put résister à l'effort qu'on lui imposait. Sur le bord immergé un craquement se fit entendre. Un grand morceau de la carène avait dû s'enfoncer et le navire, envahi par les eaux, chavira et sombra instantanément, engloutissant avec son équipage les parents des matelots, femmes, enfants, venus en grand nombre pour leur dire adieu avant leur départ. L'amiral fut noyé dans sa cabine.

Cet étrange accident produisit dans le pays une impression profonde. La légende se mêla presque immédiatement à l'histoire. On disait que par suite d'une incroyable négligence les sabords de la batterie basse étaient restés ouverts et que les eaux s'y étaient engouffrées quand on avait incliné le navire. Selon d'autres, une rafale, s'élevant soudain au milieu d'un calme profond, avait couché la mâture et retourné le bâtiment.

La rumeur en parvint jusqu'à William Cowper, et, pensif, il composa, à la mémoire du *Royal George* cette humble et touchante ballade :

Sonnez le glas des braves,
Des braves qui ne sont plus;
Tous engloutis par les vagues
Près de la rive natale.

Huit cents braves
Au cœur éprouvé
Avaient mis le bâtiment à la bande,
L'avaient incliné sur un bord.

Une brise de terre secoua les haubans
Et il chavira.
Le *Royal George* s'enfonça
Avec son équipage au complet.

Sonnez le glas des braves !
Le brave Kempenfelt s'en est allé ;
Sa dernière bataille est livrée,
Son œuvre de gloire achevée.

Ce ne fut point dans un combat,
Ce ne furent ni les coups de la tempête,
Ni la fatale voie d'eau,
Ni la roche heurtée.

Son sabre était au fourreau,
Ses doigts tenaient la plume,
Lorsqu'il a coulé bas
Avec ses huit cents hommes.

Relevez le navire
Jadis redouté de nos ennemis
Et mêlez à vos coupes
Les pleurs que lui doit l'Angleterre.

Sa charpente est encore saine
Il peut flotter de nouveau
Chargé des foudres anglaises
A travers les océans lointains.

Mais Kempenfelt s'en est allé ;
Ses triomphes sont terminés,
Ni lui ni ses huit cents hommes
Jamais plus ne sillonneront les flots.

Que de charme dans ces neuf petites stances. La mer et les navires étaient peu familiers à l'innocent poète, amateur des jardins, apprivoiseur de lièvres, chantre des soirées d'hiver passées au coin du feu. D'instinct il a adopté la merveilleuse légende de la rafale ébranlant la mâture. *Afflavit, et dissipati sunt.* L'étrange chose qu'un navire qui chavire ! Quel spectacle imprévu pour lui qu'un amiral tenant la plume ! Peut-être s'imaginait-il candidement qu'un chef d'escadre avait toujours le sabre au poing, prêt à tout événement, comme dans les portraits où de

belliqueux amiraux, s'agitant au milieu de la fumée, animent au combat d'invisibles équipages.

Et tout en souriant de l'étonnement du terrien, on rêve à la marine de guerre qu'il évoque, marine à voiles d'un âge encore tout proche et pourtant si lointain. Comme ces vieux vaisseaux de ligne étaient encore maniables, amicaux, avec les bons canons qu'on roulait à bras, de place en place, pour mettre le navire à la bande! Où sont les manœuvres d'ensemble, accomplies à force de muscles, les hommes virant au cabestan au rythme des sifflets et des fifres ?

Qu'est devenu le mystère des amiraux, des capitaines, rois absolus à leur bord ? Le respect et la crainte flottaient autour des dunettes. Jours de combat exceptés, les grands chefs paraissaient peu. De leurs retraites, dont on n'osait approcher le seuil, partaient quelques rares commandements, — les navires sachant leur route à force de routine, les vergues se brassant comme par enchantement — puis de nouveau le silence les enveloppait. A quoi s'occupaient-ils? Nul ne le savait. Kempenfelt tenait la plume au fatal moment. Que rédigeait-il à sa table de travail ? C'était un studieux, un pensif. On lui doit un code de signaux, longuement médité. Il employait ses loisirs à composer des hymnes qu'il publiait sous le nom de Philothéorus. Bizarre pseudonyme et bizarre figure. En considérant son portrait, déplaisant au premier aspect, avec un nez énorme, des joues épaisses, parcheminées, un front bas, figure de boxeur, dirait-on, de tout petits yeux, les coins des lèvres maussadement rabattus, on

y retrouve tout au fond bonté, résignation confiante, un grand air de gravité.

Et l'on se refuse à penser que la catastrophe qui les surprit ait rien pu changer à l'austère maintien du chef, à la belle ordonnance de son vaisseau. L'on s'imagine volontiers, en quelque monde étrange, à l'abri des métamorphoses marines de Shakspeare, l'équipage au poste de manœuvre, et, dans sa cabine, l'amiral, la plume à la main.

X

WILLIAM FALCONER ET LE NAUFRAGE

Les états, dit Platon, seront bien gouvernés quand les rois seront philosophes, ou quand les philosophes seront rois. On pourrait dire de même : la mer sera dignement célébrée quand les marins seront poètes ou quand les poètes seront marins. C'est pourquoi William Falconer, marin et poète, fait concevoir de légitimes espérances et mérite une place à part dans l'histoire de la poésie maritime au XVIIIe siècle.

Il naquit en 1732 à Edimbourg. Son père était barbier et tenait en même temps une petite boutique d'épicerie. On l'envoya quelque temps à l'école, où le maître conserva paraît-il le souvenir d'un enfant un peu lourd et mal tenu ; puis comme il fallait qu'il gagnât sa vie (il y avait deux autres enfants dans la famille, tous deux sourds-muets) on l'embarqua sur un bateau marchand du port de Leith. Il navigua dans la suite sur divers bâtiments et fut quelque temps au service d'un lettré, Archibald Campbell, simple commissaire de marine, mais qui, d'un naturel studieux, occupait les loisirs que lui laissaient les registres du bord, à la lecture des bons auteurs. On lui doit le *Lexiphanes,* dialogue sur le style, à la manière de Lucien. Le voisinage constant d'un

esprit si distingué ne dut pas nuire à son jeune subalterne.

Poursuivant son ascension dans la modeste hiérarchie de la marine marchande, Falconer, aux environs de la vingtième année, embarquait en qualité de second lieutenant sur le voilier *Britannia*. Pendant une traversée d'Alexandrie à Venise, le bâtiment surpris par le mauvais temps fut jeté à la côte, au cap Colonna, et périt corps et biens. De tout l'équipage, trois hommes seulement, dont Falconer, réussirent à gagner la terre.

En 1751, Falconer était de retour au pays natal. Il avait déjà dû s'essayer, pendant ses traversées, au métier de poète, car, durant sa relâche en Ecosse, il publia coup sur coup une demi-douzaine de pièces dans des genres différents, entre autres une élégie sur la mort du prince de Galles, Frédéric, une homélie soi-disant adressée par l'aumônier du bord aux lieutenants du carré, la description d'un vaisseau de 90 canons, enfin une lamentation sur l'exceptionnelle disette de poètes.

La marine de guerre ne pouvait décemment laisser à sa vieille ennemie, la marine marchande, la gloire de posséder un aussi beau talent. On ne sait à quelle date Falconer quitta le long-courrier pour le vaisseau de ligne. Certains biographes aventureux affirment qu'il devait être à bord du *Ramillies*, bâtiment de l'escadre de l'amiral Bressau, lorsqu'en remontant la Manche, au mois de décembre 1760, le navire coula à pic. 734 hommes périrent, 23 seulement furent recueillis. Falconer fut-il donc des 23 ? N'y aurait-il pas là une confusion avec le désastre du *Britannia ?* Ces temps sont tout proches de nous,

et déjà la légende le dispute à l'histoire, répandant sur les navigations de Falconer le mystère des pérégrinations odysséennes.

En mai 1762, Falconer établissait décidément sa renommée en publiant le *Naufrage*, poème en trois chants, dédié au duc d'York, contre-amiral de la Flotte Bleue, et dont le pavillon flottait sur la *Princesse-Emilia*. Le duc d'York l'appela au rang de midshipman, et le fit embarquer sur le vaisseau amiral de sir Edward Hawke, le *Royal-George*, dont on a vu plus haut la tragique fortune.

Le poème de Falconer mérita les suffrages de critiques écoutés. Dans un article de la *Revue du Mois*, un enthousiaste s'écriait : « On a admiré Homère pour avoir présenté un catalogue de vaisseaux en vers assez bien venus ; mais qui donc, si ce n'est un marin poète, nourrisson d'Apollon, élève de Neptune, eût jamais pu songer à mettre en vers la langue même des matelots ? » Et plus loin : « La conclusion du discours que le capitaine adresse à ses hommes, au moment où le péril est à son comble, est pleine de noblesse et de philosophie. » Pour que rien ne manquât à sa gloire, Falconer eut aussi ses Zoïles. Une ode au duc d'York fut malmenée par la *Revue Critique*.

Cependant Falconer s'était marié. Il avait épousé la fille d'un chirurgien attaché à l'arsenal de Sheerness. Heureux, ayant l'avenir devant soi, il tourna ses regards vers une entreprise considérable, un de ces travaux qui occupent sans absorber, et qui, malgré leur apparente aridité, ouvrent à la rêverie de séduisantes perspectives : un dictionnaire de marine. Il était alors commissaire sur la frégate la

Gloire, ces fonctions d'écrivain paraissant en effet plus en harmonie avec la nature de son génie. Le bâtiment étant venu désarmer au port de Chatham, on fit au lexicographe l'honneur insigne de mettre à sa disposition la chambre du commandant pour qu'il y poursuivît à l'aise sa tâche érudite. En 1769 le Dictionnaire de marine était achevé. Trois éditions successives s'en allèrent porter le nom de Falconer dans toutes les grandes villes maritimes du monde civilisé.

Dans l'automne de cette même année la frégate *Aurora*, sur laquelle Falconer était passé, se disposait à appareiller pour l'Hindoustan. Le 2 octobre vinrent s'y embarquer Henry Vansittart, ancien gouverneur du Bengale, et deux commissaires de la Compagnie des Indes chargés d'une importante mission. En décembre, elle touchait au Cap, d'où elle appareilla le 27.

Ici s'arrête brusquement l'histoire de William Falconer.

L'*Aurora* étant entrée en effet dans l'Océan Indien, des mois et des mois se passèrent sans qu'on reçût aucune nouvelle du navire. On finit par perdre tout espoir. La frégate s'était-elle échouée ? Avait-elle sombré par gros temps ? Avait-elle péri par le feu, comme tant d'autres ? Quatre ans plus tard seulement, un nègre déposant devant le conseil des directeurs de la Compagnie des Indes fit comprendre qu'il était un des cinq survivants du naufrage de l'*Aurora*. Le bâtiment s'était perdu dans le canal de Mozambique, où le capitaine, mal au fait de cette navigation, avait cependant, on ne sait pour quelle cause, jugé à propos de s'engager. Le nègre et ses compagnons avaient passé deux ans dans une île déserte, puis un caboteur les avait recueillis.

Le poème du *Naufrage* est la seule œuvre de Falconer qui se lise encore aujourd'hui. Il a pour sujet la désastreuse traversée du navire anglais *Britannia*, et Falconer n'a eu qu'à se souvenir de sa première aventure maritime.

Le *Britannia* vient de quitter l'Egypte, et fait route pour Venise. Il fait escale à Candie pour y débarquer des marchandises. Un calme prolongé retenant le navire au port, le poète en profite pour nous faire connaître l'équipage. Le capitaine, Albert, nous apparaît comme un homme sensé, bien au fait de son métier. Le second, Rodmond, beaucoup plus fruste, s'est formé à l'école des charbonniers de la Tyne et des naufrageurs de la mer du Nord, bon marin, mais tumultueux et indiscipliné. Comme second lieutenant Arion, pseudonyme transparent du marin-poète, nous est présenté comme un amant de la nature et de la science, condamné par l'adversité à la vie rude et précaire du matelot. Arion est l'ami et le confident du quatrième personnage, le subrécargue Palémon, fils du riche armateur auquel appartient le bateau. Palémon est une âme sensible. Il soupire pour Anna, fille du capitaine, qu'il a un jour entrevue dans la petite maison qu'elle habite avec sa famille, aux environs de Londres. L'armateur peu soucieux d'une mésalliance a fait embarquer l'infortuné Palémon pour l'éloigner et, si possible, le distraire de sa passion.

Cependant la relâche prend fin. On lève l'ancre, on largue les voiles. Au large de Standia on trouve des vents variables : il faut brasser, contrebrasser. Enfin l'on fait bonne route et la terre s'éloigne.

Quelques incidents viennent égayer la traversée :

trombe marine, qu'on abat à coups de canon, banc de dauphins, qu'on chasse à coups de trident.

Mais la brise se met à fraîchir. On ramasse les bonnettes; puis on prend des ris aux huniers et l'on cargue l'artimon. La brise continue à forcer. Une rafale déchire la grand'voile. Présage inquiétant on voit fuir sous le vent une bande de marsouins. Candie à peine doublée le vent passe au sud-quart-sud-ouest, et redouble de violence. On diminue de toile; on serre les huniers, on amène les vergues de perroquet. Au coucher du soleil le coup de vent devient tempête. Vers minuit, comme on prenait des ris aux basses voiles, le bâtiment embarque une grosse lame qui emporte quatre hommes au bras de vergue sous le vent.

Le capitaine se résout à prendre la cape. Tandis qu'il examinait sa carte une lame balaye le pont, arrache les canots, le capot et l'habitacle. La sonde révèle cinq pieds d'eau dans la cale. On fait rouler les canons à la mer et l'on met du monde aux pompes.

Le capitaine voyant qu'on dérive vers les rochers de Falconera consulte ses officiers. Il vaudrait mieux, dit-il, à cause de leurs voies d'eau, fuir devant le temps. Rodmond aimerait mieux conserver la cape, afin de ne pas décourager les hommes. Arion ne voit qu'une seule chance de salut : aller droit sur la terre, échouer le navire, et gagner la côte sur des radeaux. On adopte son avis, et l'on met en fuite. Arion se poste sur le gaillard d'avant, Albert et Rodmond, à l'arrière, surveillent la barre, et font manœuvrer pour empêcher qu'on vienne en travers à la lame. La mer est complètement démontée et l'orage menace. Au matin ils découvrent sur l'avant

les rochers de Saint-Georges, et des brisants à babord. On donne un peu de barre pour les éviter et, si peu qu'on gouverne, la manœuvre réussit et les dangers sont parés. Le cap Colonna, maintenant visible, grandit et se rapproche. A ce moment l'homme de barre est aveuglé d'un coup de foudre. Arion va le remplacer.

L'instant décisif est arrivé. Il s'agit de lancer le navire à la côte en plein travers pour qu'en se couchant il protège quelque temps les naufragés contre la violence des lames. « A tribord toute ! » Le navire monte sur les roches, les heurte violemment à trois reprises. Le mât de beaupré casse ; la hune de misaine est arrachée, et douze hommes qui s'y étaient réfugiés sont entraînés et disparaissent dans les flots. Des lames énormes déferlent sur le bâtiment qui se démembre. Le grand mât qui pend au-dessus de leurs remous est balayé ; ceux qui s'y étaient accrochés en tombent par grappes. Le capitaine, le second sont engloutis. Arion et Palémon gagnent la terre sur des débris, mais Palémon, mortellement atteint, succombe, et Arion reste seul pour chanter la déplorable aventure.

Arion l'a chantée, en effet, mais avec des accents auxquels les dauphins les mieux disposés en faveur de l'homme, et les moins exigeants en matière de poésie se fussent dispensés d'accourir.

Le *Naufrage*, il faut bien le dire, est un poème lourd, fruste, inerte. Il débute par un semblant d'intrigue sentimentale qui n'aboutit pas. Il continue par une tempête qu'on ne voit pas. Il se conclut par un naufrage qui ne touche guère. Pour restituer au

récit du désastre ne fût-ce que l'intérêt d'un journal de bord, il a fallu le débarrasser de la triple couche de badigeon dont Falconer l'a recouvert, moralité grisâtre, délayage d'éloquence et le plus sec des didactismes. C'est en vain que l'on cherche du regard un détail vivant, un simulacre de paysage. La mer n'est qu'un prétexte à formules mythologiques; elle n'a ni forme, ni couleur, ni mouvement. Une seule fois le navire semble s'animer. Fuyant devant l'ouragan il plonge par instants au creux des lames, trouve dans ces profondes vallées un calme illusoire, puis, soulevé sur les cimes des vagues, il retrouve soudain toute l'horreur de la tourmente. Mais ceci, dans le poème, n'est qu'un éclair, moins que cela, une éclaircie dans une profonde nuit, et le néant vous ressaisit.

Faut-il donc bannir Falconer de la littérature, abandonner son livre à l'érudit, bibliographe ou lexicographe, au même titre que son Dictionnaire de marine ?

Si l'on ne voulait admettre dans la littérature que les seuls artistes, Falconer évidemment devrait être écarté. Mais si l'on tient compte aussi des bonnes intentions, et c'est tout gain pour la morale, l'auteur du *Naufrage* se place sans contredit parmi les poètes les plus méritants.

Son poème respire le désir de bien dire, de bien faire, de rendre service, d'offrir aux marins ses collègues, dont il déplore l'ignorance et la routine, un bon modèle de style et d'utiles enseignements. Il lui sera beaucoup pardonné si l'on songe au mal qu'il s'est donné pour leur expliquer en vers qu'il vaut mieux carguer les voiles en commençant du

côté du vent, et non pas sous le vent, comme le veut l'ancienne école. Et comment ne pas lui savoir gré de cette exacte description (licences poétiques à part) d'une observation à l'octant, au lever du soleil, toute la correction métrique du passage disparaissant malheureusement dans la traduction :

Les pilotes maintenant procèdent à leur azimuth,
Dont toutes routes, dûment formées, dépendent;
Le compas étant placé pour capter le rayon levant,
Ils observent, studieux, les ombres du quart de cercle;
Le long de l'arc l'index graduellement glisse,
Tandis que Phœbus descend le long du cercle vertical;
On le voit maintenant flotter à la limite supérieure de l'océan;
Il le frôle vibrant de son bord inférieur.
Ainsi sont obtenues la hauteur et la distance polaire,
Puis connues la latitude et la déclinaison;
En chiliades est ensuite cherchée l'analogie,
Qu'on effectue sur le triangle des sinus :
Par ce moyen l'on découvre la variation magnétique,
On sait les angles exacts et l'on rétablit la vérité polaire.

On peut lui reprocher le vague de ses peintures. Et pourtant quelle précision et quelle conscience dans les figures dont il a orné l'avant et l'arrière de son voilier. A la proue est sculptée une Britannia, tenant de sa main droite un trident, de sa main gauche un bouclier mystique. A l'arrière, poursuit-il, un pinceau fougueux, affranchi des règles timides de l'art, a tracé une allégorie savante : un jeune héros, le génie de l'Angleterre, contemple avec sérénité une jeune fille qui brandit l'invincible javelot calédonien; l'héroïne porte à sa ceinture le terrible *falchion*, elle a un bouclier bleu, un casque orné d'un panache et surmonté d'une étoile. Quant au jeune homme il porte sur l'épaule un arc détendu, à son côté l'épée, sur son corselet un Saint-Georges, une

lyre dorée est à sa portée. Au-dessus des deux personnages le chêne d'Albion; au-dessous d'eux le père des eaux, dans une attitude respectueuse; du côté de la jeune fille l'oiseau de Jupiter, du côté du jeune homme le bouledogue britannique. Quelques autres symboles, voilier de commerce, père Eole fronçant le sourcil, complètent le tableau.

N'y a-t-il pas dans cette description soigneuse, où tout est à sa place, où rien n'est oublié, à défaut du sentiment de l'art, une généreuse émulation avec les procédés des ouvriers sculpteurs et peintres, qui, dans les chantiers de construction, se chargent de la décoration des bateaux ?

On sourit de l'érudition classique dont il fait montre : on ferait mieux d'en être ému.

Evidemment les mentions qu'il décerne aux îles et presqu'îles de la mer Egée, parmi lesquelles son navire fait route, ne nous apprennent rien de très nouveau. Ithaque, patrie d'Ulysse et de la vertueuse Pénélope, l'Arcadie, se réjouissant des présents de Flore et de Cérès, le sage Solon, Aristide le Juste, Léonidas aux Thermopyles sont pour tous les lecteurs de culture médiocre des ornements un peu défraîchis. On aimerait aussi que Falconer cherchât les transitions indispensables ailleurs que dans la rose des vents : au sud Délos, au nord Lemnos, à l'est les rivages troyens, chacun de ces noms de lieu suivi de sa petite définition laborieusement rimée. Tout cela n'a rien de très profond, ni de très savant, et le révérend Mitford, ancien aumônier de marine, éditeur de Falconer, se laisse entraîner trop loin par la partialité lorsqu'à propos des connaissances classiques de son auteur il ose le mettre en parallèle avec

les marins les plus cultivés, depuis le Camoens jusqu'à l'amiral J.-W. Payne, renommé paraît-il pour son amour des lettres anciennes et la pureté de son goût.

Mais quels trésors de bienveillance ne réserverait-on pas à l'excellent et candide auteur du *Naufrage*, qui, naviguant au commerce avec des compagnons encore moins raffinés que les héros de Dibdin, sous les ordres de chefs parfois plus grossiers de pensée et de parole que l'amiral Benbow lui-même, s'éprenait pour l'antiquité, sans presque la connaître, et certainement sans la comprendre, d'une de ces passions silencieuses et tranquilles dont nul ne sait au juste la profondeur, et qui peuvent aller jusqu'à l'héroïsme.

On n'a pas assez remarqué (le révérend Mitford lui-même, que son zèle devait rendre perspicace, a manqué sur ce point de clairvoyance) les circonstances dans lesquelles Falconer a évoqué ces souvenirs de l'ancienne Hellade.

L'horreur de la tempête est à son comble. Le navire, disjoint, a cinq pieds d'eau dans la cale. Les hommes qui se relayent aux pompes depuis vingt heures sont trempés, gelés, à bout de souffle. Incapables de tenir la cape plus longtemps ils ont mis en fuite et courent sur les rochers. Leur malheureux vaisseau sent la mort. C'est le moment des prières silencieuses, des examens de conscience, des grands repentirs, des grandes résignations. A quoi songe Arion sur ce navire marqué par le destin, à quoi songea Falconer, car il est des accents auxquels on ne saurait se tromper, et ce n'est pas seulement un héros de fiction, c'est le jeune marin du *Britannia*

qui nous livre ici sa pensée ? Il déplore que faute d'éducation, ses infortunés compagnons passent au milieu de toutes ces îles sans se douter qu'elles donnèrent le jour à tant d'illustres personnages. Il se félicite, sans orgueil, d'avoir pu fréquenter les bons auteurs et les historiens de l'antiquité, et la joie qu'il éprouve d'être en pays connu, parmi tous ces héros, ces savants, ces poètes d'autrefois, dont il sait le nom et auxquels il rend un naïf hommage, illumine d'un stoïcisme touchant et sérieux à la fois cette figure de bon écolier.

Même s'il venait un temps où l'on ne lût plus des poèmes que les notes (les trois chants de Falconer en sont déjà suffisamment pourvus) quelque érudit, surpris de rencontrer au milieu des termes de marine et des plus abstruses définitions tout le vocabulaire de la mythologie, aura peut être alors la curiosité de se reporter au texte, et s'il lui reste encore un peu d'humanité et de sens artistique, il sera tout heureux et tout aise de découvrir dans l'auteur du *Naufrage*, à défaut d'un grand poète de la mer, le plus appliqué des écrivains didactiques, le plus obscur, le plus sincère, le plus désintéressé, le plus méritant des admirateurs de l'antiquité.

XI

THE ANCIENT MARINER

Il y a dans le poème de Falconer un personnage dont l'auteur aurait dû nous entretenir plus longuement. C'est le premier lieutenant Rodmond, l'élève des naufrageurs et des charbonniers de la Tyne. Il contriste son bienveillant collègue, Arion, par son obstination et son aveuglement. Entêté de vieilles routines, il persiste à carguer d'abord le bras de vergue sous le vent, contrairement aux principes de la nouvelle école, comme si les siècles n'avaient pas marché. Il se désintéresse de toute culture. On serait étonné de son néant si on l'interrogeait sur la mythologie grecque, et le studieux Arion en éprouve une sorte de honte. Et pourtant ce barbare nous séduit beaucoup plus non seulement que le capitaine Albert, le subrécargue Palémon, ombres vaines, mais même qu'Arion-Falconer, car (laissons de côté l'équipage dont il n'est rien dit de précis) il a bien l'air d'être le seul homme d'imagination du bord.

Le mystère le hante, si grossièrement que ce soit.

Nulle part, on le sait, la superstition n'est demeurée aussi longtemps vivace que dans le monde des gens de mer. La liste serait longue de tous les présages, de tous les sortilèges dont les générations se transmettaient les secrets, et sous la bizarrerie, même

la puérilité desquels on retrouve la trace de l'antique inquiétude, de la frayeur sacrée. En tous lieux, dans les airs, à la surface des eaux ou dans leurs profondeurs d'invisibles esprits étaient aux aguets. Il suffisait parfois d'un mot prononcé, d'un geste, d'une rencontre fâcheuse pour que s'exerçât leur puissance, presque toujours néfaste. Eternuer à babord en embarquant, se couper les ongles ou les cheveux en mer (sauf pendant une tempête), retourner un panneau, perdre une baille, un faubert, demander à des pêcheurs où ils vont, compter les hommes d'un bateau, le montrer du doigt, apparurent longtemps comme du plus funeste augure.

Rodmond a recueilli avidement toutes ces traditions de rêve et de prodige. La crainte des sorcières le trouble ; il espère cependant pouvoir les conjurer en accrochant à un clou un fer à cheval. Il redouterait de siffler pendant une tempête car elle se déchaînerait en ouragan. Il sait le secret de fixer le bon vent : on fait à un bout de cordage des nœuds de telle façon, qu'il ne faut pas révéler, et on l'attache autour du grand mât. Quand la trombe les assaille et qu'ils l'abattent à coups de canon, il eût préféré peut-être, s'il en avait eu le choix, l'écarter de deux lames d'épées entrechoquées, ou bien encore en traçant dans l'air le triangle mystique, car ces deux exorcismes ont même efficacité.

Les livres qui le charment sont les petits recueils de contes où des revenants, des fantômes, des dragons rugissants errent et combattent sur des rivages enchantés. Il y rêve effaré, dans sa mauvaise cabine, ou voluptueusement étendu au frais sur le pont, pendant les relâches d'été. N'en déplaise au classique

Arion, cet ignorant eût mieux compris que lui l'Iliade, les dieux et les géants, Ulysse chez Calypso ou dans l'antre du Cyclope. Homère le reconnaîtrait pour l'un des siens car ce rude marin, courageux, chimérique, épouvanté, descend à coup sûr des héros de l'Odyssée et des compagnons de Jason.

Cet amateur de merveilleux eût tressailli de joie s'il avait pu lire la ballade qui s'intitule : Le dit du vieil homme de mer.

On ne peut pas plus la traduire qu'on ne traduit une mélodie. Le seul titre : *The Rime of the Ancient Mariner*, grave, inquiet, lointain, contient de l'inexprimable.

A plus forte raison (nous le laissions entendre au début de ce livre) n'en explique-t-on pas la genèse. On en connaît l'auteur, Coleridge, la date 1798, même le lieu et certaines circonstances matérielles de la composition. Mais on aurait beau mettre dans un mortier, pour parler comme le Sage, et mélanger infatigablement quelques fragments épars de l'Histoire des voyages, un extrait du journal de bord de Shelvocke, certains aspects de la mer vue du rivage, des souvenirs de philosophie ancienne, et même une moralité de prédicant, il y manquera toujours le génie de Coleridge, dont on ne pourra de longtemps se procurer les éléments, même dans les laboratoires les mieux organisés.

Refermons donc à double tour les portes de la théorie, et, commodément adossés à toute abstraction, lisons tout simplement pour notre plaisir, comme font les humbles, comme font les artistes, l'aventure du vieux marin.

Les gens de la noce arrivent. Là-bas la table est mise. Passent trois galants invités à la fête. Sur l'un des trois le matelot à longue barbe grise fixe son regard qui luit. L'invité veut s'éloigner, lutte en vain contre le charme. Vaincu, il s'assied sur une borne, et l'ancien de la mer commence son récit.

Joyeux départ et joyeuse traversée, cap au sud; beau temps, bonne brise, jusqu'à la ligne. (Les musiciens commencent. Le cortège est en marche. Gloussements de basson. L'invité se frappe la poitrine, mais l'autre poursuit, inexorablement). La rafale alors les entraîne vers le pôle. Glace partout, partout la brume. Et voici qu'à travers le brouillard survient un grand oiseau de mer, l'albatros, créature de Dieu. On l'accueille, on lui fait fête, car le vent du sud l'accompagne. Il perche sur les mâts et sur les enfléchures, accourt, docile à leur appel.

Le neuvième jour, jour de malheur, le vieux marin ajuste son arbalète et tue l'innocent oiseau.

Le soleil, noyé de brume, se lève maintenant sur leur droite et descend à gauche dans la mer. Le vent du sud souffle toujours, pourtant l'équipage s'inquiète : la brise va-t-elle durer maintenant que l'albatros n'est plus ? Soudain la brume se dissipe : alors on a bien fait, disent-ils tous ensemble, on fait bien de tuer ces oiseaux qui amènent avec eux la brume et le brouillard !

Complices du meurtre désormais, l'expiation va commencer pour eux comme pour le meurtrier.

En atteignant la ligne, le calme les surprend et les retient prisonniers. Le soleil tombe d'aplomb sur le navire. La mer brûle; à la surface des eaux qui flamboient, on voit ramper de visqueuses créatures;

la nuit c'est une danse de lueurs funèbres, des vertes, des blanches, des bleues. Cieux de cuivre chauffé au rouge, mer d'huile bouillante, et plus une goutte d'eau pour se désaltérer. Ils ignoraient (quelques-uns seulement l'apprirent dans leurs rêves) qu'un des esprits du pays des brumes et des neiges avait suivi le navire à neuf brasses de fond, et c'est lui qui les châtiait ainsi.

Accablés de tourments, voulant faire retomber la faute sur le coupable, ils lui suspendent au cou l'oiseau fatal.

Mais leurs souffrances persévèrent, gorges sèches et sans voix, lèvres calcinées et noires, hébétude sur les visages.

Alerte, on signale un navire ! Sur le disque du soleil couchant un gréement se profile en toile d'araignée. La brise est inerte, les eaux sont mortes, et pourtant l'inconnu louvoie, fait route, s'approche, il est sur eux. Horreur ! C'est un vaisseau-squelette. A travers ses côtes à nu deux fantômes apparaissent : Trépas et sa compagne Survie, d'une pâleur de lèpre. Les deux êtres horribles jouent aux dés ; c'est au second qu'échoit l'homme de l'albatros. La nuit tombe brusquement, sans crépuscule. Le vaisseau-spectre s'évanouit.

A mesure qu'à l'horizon monte le croissant de la lune (présage sinistre, une étoile y luit dans la corne du bas) un par un les compagnons du matelot s'abattent sur le pont, morts. Leurs âmes, qui s'envolent, passent à le frôler, avec un frémissement de corde d'arbalète.

(Mais ici l'invité s'effare : J'ai peur de toi, ancien de la mer ! J'ai peur de ta main décharnée ! de ta

longue forme, maigre, brune, côtelée comme les sables des plages ! J'ai peur de toi, de ton œil qui luit ! de ta main décharnée, comme elle est brune ! — N'aie pas peur, mon invité. C'est un vivant qui te parle.)

Tous les autres sont morts, belles créatures, et la mer qui fourmille de vie horrible ! Morts ! Il voudrait prier mais son cœur s'est desséché.

Cependant tous ces corps, qu'épargne la corruption, tiennent leurs regards fixés sur le coupable, qui seul survit. Pendant sept jours, pendant sept nuits, ces regards le transpercent sans que la mort l'affranchisse.

Il vit, il souffre, et dans sa solitude il envie, quand vient le soir, les astres des cieux qui tournent, passent au-dessus de sa tête pour aller se plonger dans les eaux. Aux rayons de la lune il voit jouer sur les flots les grands reptiles de mer aux écailles lumineuses, si beaux, si paisibles qu'il en a pour eux une parole de bénédiction.

Au moment même où la prière monte aux lèvres de l'homme, l'Albatros suspendu à son cou se détache et, comme un plomb, s'enfonce au plus profond des eaux.

Et l'œuvre de salut commence.

Sainte Marie, reine des eaux, lui envoie des cieux le sommeil bienfaisant. En rêve il voit les seaux du bord se remplir de rosée, et quand il s'éveille la pluie tombe. La brise nocturne bruit dans le gréement, les voiles desséchées palpitent. Et voici les matelots-spectres qui se redressent, la main aux manœuvres ; le timonier saisit sa barre. A l'aube, ils retombent inertes autour du mât, mais de leurs bouches entr'ou-

vertes s'exhalent des mélodies, chants d'oiseaux, concerts d'instruments, chœurs angéliques car de ces formes inanimées de bienheureux esprits ont fait leur séjour. Grâce à leur intercession, le génie du pôle sud, vengeur de l'albatros, consent, moyennant pénitence convenable, à délivrer le navire et à le ramener jusqu'à la ligne.

Le calme est enfin conjuré. Sous le souffle du puissant esprit le navire se balance un instant, comme s'il hésitait, puis soudain s'élance en avant d'un tel bond que le marin s'évanouit. En rêve il entend des voix; on parle de sa pénitence tandis que le navire poursuit sa course de vertige.

Le marin se réveille. Une brise subtile et rafraîchissante, ridant à peine les eaux pousse le navire, très doucement. Surprise : voici son rivage natal, son vieux port, la tour du phare, la vieille église. Le bateau franchit la barre, entre dans la baie polie comme un miroir : la lune s'y réfléchit. Des formes lumineuses et comme empourprées s'y reflètent aussi. Le marin se retourne : ses compagnons sont toujours étendus sur le pont, mais au-dessus de chaque homme un séraphin se dresse, éblouissant, faisant vers le rivage un signe de la main.

Bruit de rames ; c'est le canot du pilote. Son mousse est avec lui, l'ermite de la forêt a pris aussi passage dans la barque. Comme ils vont accoster, des profondeurs de l'onde monte une rumeur qui gronde, grandit, atteint la surface; la baie se crève et le navire s'enfonce comme plomb. Dans l'effrayant remous surnage seul le marin, privé de sens. Recueilli par le canot, il se ranime, ouvre la bouche pour parler, saisit les avirons. Rien qu'à le voir le

pilote défaille, le mousse est secoué du rire de l'insensé, l'ermite lui-même s'émeut. Ils débarquent, et le marin supplie l'ermite de l'absoudre : « Quelle sorte d'homme es-tu donc ? » demande le religieux en se signant.

Et pour la première fois l'autre conte son histoire. Depuis, à certaines heures (c'est là sa pénitence) une angoisse soudaine le torture. Il faut qu'il cherche, il faut qu'il aille, il faut qu'il trouve l'homme désigné pour l'entendre. Il faut qu'il lui fasse son récit ; et sa souffrance est apaisée...

L'invité maintenant était libre d'aller, mais hagard, oubliant la noce, il partit à l'aventure ; et c'est plus triste et plus pensif qu'il se réveilla le lendemain, dit le poète en terminant.

Plus triste, était-il nécessaire ? Plus pensif, comme on le conçoit ! et que de raisons nous avons de l'être encore plus que lui ! D'un bout à l'autre du récit c'est une perpétuelle évasion. Avec cette noce champêtre, aux abords de laquelle paraît l'ancien à barbe grise, à l'œil luisant, — tel jadis le Juif-Errant aux portes de la ville de Bruxelles en Brabant — déjà commence la déception. C'est une noce qu'on entend, qu'on devine toute proche, mais qu'on ne saurait atteindre. Trois invités passent, qui s'y rendent : deux s'éloignent, s'évanouissent, anonymes. Le troisième s'arrête, fasciné par le redoutable conteur. La fête l'appelle ; il se débat en vain pour la rejoindre. Délivré, on voudrait aller avec lui là-bas sous la charmille, d'où viennent des bruits de chansons, mais, stupide, il prend l'autre chemin, s'enfuit égaré.

Cette noce insaisissable et toute cette aventure

sont hors du temps comme du lieu. On se croirait en plein XVIIIe siècle. Cette fête champêtre, ces concerts de voix et d'instruments, surtout ces répliques de basson font rêver du vieux Haydn, de menuets, de gavottes. Et d'autre part là-bas, sur la côte, comme leur petit port est bien aménagé, avec son pilote attentif aux signaux; songez que les architectes y ont même élevé un phare. Epoque des trois Georges, tout au plus de la reine Anne ? Sans doute, et pourtant, quand le vaisseau parti de ces rivages a doublé le cap Horn pour entrer dans le grand Océan, nul sillage n'avait jamais troublé le silence de ces mers australes. C'était donc avant Drake, avant Magellan et ses aventuriers, probablement à l'aube indécise des voyages de long cours. Faut-il remonter encore davantage ? Oui, car ceci se passe au temps où les ermites dressaient leurs petits oratoires au pied des chênes de l'île de Bretagne, allaient par les forêts en priant et chantant des hymnes, au temps où les âmes étaient plus sérieuses, les absolutions plus candides, et le ciel plus proche de la terre et des eaux.

Ainsi donc l'aventure à laquelle, narrations successives comprises, suffisent quelques années de vie, s'étend à la fois sur trois ou quatre siècles tout au moins. Cette chronologie de déraison (et ceci ne laisse pas d'inquiéter) paraît cependant, quand on se met à vouloir l'approfondir, du domaine du possible. Il vous revient que Shakspeare y tendait confusément. Malgré soi, l'on se met à secouer l'illusion de la durée, telle que la marquent les cadrans et les calendriers. L'histoire traditionnelle s'écroule, avec ses tables d'événements et ses colonnes de dates, et les temps, affranchis des anciennes rigueurs, pré-

sentent des carrefours radieux et mouvants où ce qu'on appelle le passé, le présent, l'avenir tour à tour se rejoignent, se confondent puis se séparent de nouveau.

Qu'on se demande maintenant ce qu'en cette époque de songe les mystérieux voyageurs s'en étaient allés chercher dans les mers du sud, et la perplexité redouble. Marchands ? Ils ignorent les relâches. Et qu'iraient-ils faire au milieu des banquises ? Conçoit-on même l'espoir du gain et des riches cargaisons de retour à bord de l'étrange navire ? Et pourquoi deux cents hommes d'équipage, car ils sont deux cents, nous dit-on ? Vaisseau de guerre ? Ils n'ont aucune hiérarchie. Corsaires, pirates ? Encore moins. On ne leur voit point d'armes sauf l'unique arbalète, cause de tous les malheurs. Savants navigateurs ? Leur course tient bien moins du calcul que du prodige. Ils vont à l'aventure, sans une observation du ciel, sans jeter ni le loch, ni la sonde. Ils n'ont aucune mission définie, et pourtant l'on sent qu'ils font exactement ce pour quoi ils se sont mis en route.

Leur navigation se poursuit au milieu d'une conspiration anormale de tous les éléments. Pas un navire aperçu, pas une côte signalée, sauf, au passage, les glaces du pôle. Autour d'eux la solitude se propage. Entre les innombrables oiseaux qui, au voisinage du Horn, animent de leurs essaims la désolation des mers, un seul peut les rejoindre à travers les brumes et les neiges, l'Albatros prédestiné. Un coup de vent énorme, fabuleux, balayant toute une moitié de la sphère, depuis la ligne équinoxiale jusque par delà le cercle antarctique, les avait conduits jusqu'à l'oi-

seau fatal. Lui mort, les prodiges s'accumulent démesurés. Ce n'est pas seulement cette brise inexplicable qui, après avoir mené le navire jusqu'au milieu du Pacifique, le ramènera par le même chemin qu'à l'aller, soufflant toujours sur l'arrière du vaisseau, contournant avec lui le cap Horn, se frayant avec lui un chemin dans les contradictions des alizés et des vents d'ouest. Il semble que non seulement la mer, mais la sphère terrestre, mais la sphère céleste elle-même hésitent dans leur course. La terre a dû s'arrêter dans son mouvement autour du soleil car en dépit des semaines et des saisons l'astre des midis darde chaque jour des rayons perpendiculaires sur le navire retenu par le calme à la ligne même de l'équateur. Et d'où peut être descendue cette étoile qui se montre une nuit dans une des cornes de la lune ?

Les faits rendent soucieux, mais l'explication offerte plonge encore plus avant aux profondeurs de l'inconnu. On pourrait accepter la soumission des éléments à quelque grande volonté cachée, force naturelle ou puissance divine, ayant sa règle et son dessein. Mais ici les êtres qui président aux mouvements des brises et des eaux, probablement aussi de la terre et des cieux, sont multiples et indéfinissables. Ce ne sont point des âmes, ce ne sont point des anges, ni même des démons, quoiqu'on les appelle parfois ainsi. Leur nature spirituelle est douteuse, et leur nature morale encore plus. Comme leurs voies sont insondables ! Pour avoir approuvé, d'une parole étourdie, le coup d'arbalète dont meurt l'oiseau inoffensif, deux cents marins endureront — ainsi le veulent les esprits des eaux — la torture lente

de la soif; ils mourront desséchés sur le pont de leur navire. Le coupable seul survivra, et son unique pénitence sera d'aller par les chemins raconter son histoire. Pourquoi fut-il seul épargné? C'est que dans un mouvement de pieuse admiration il a béni les créatures de l'abîme se mouvant dans les flots aux rayons de la lune. Révoltante iniquité que confirment d'un coup de dés (c'est leur façon de rendre la justice) les deux êtres monstrueux Trépas et Survie, à bord de leur navire-squelette. Mais cette sentence même, ici peine capitale, là vie errante et implacable rhapsodie, n'est qu'apparence et que figure. Ceux qu'on a fait mourir sont ceux à qui l'on réserve le pardon et le salut. Le miracle préserve leurs corps de toute corruption sur leur cercueil flottant. De ces demeures, désormais purifiées, de bienheureux esprits font leur séjour d'élection, et quand, en approchant du rivage natal, le navire qui les porte s'enfonce sous les eaux, c'est sans doute pour leur épargner le contact flétrissant des hommes et les porter immaculées jusqu'aux célestes parvis.

L'espèce de glose marginale qui, strophe par strophe, accompagne le récit fortifie l'impression de mystère physique et de mystère moral qui se dégage du texte. On dirait qu'elle fut rédigée par quelque moine du moyen âge, contemporain de l'ermite exorciste, mais dont la cellule abritait maint volume de science défendue. Ce solitaire se sent à l'aise dans le monde des esprits et des démons. Il les connaît par leur nom; leur existence lui est certaine. Même s'il n'avait pour lui l'autorité de savants personnages, Josèphe, juif érudit, Michel Psellus, l'illustre Platonicien de Constantinople, ses

affirmations tranquilles suffiraient pour ébranler l'incrédule, car elles valent des preuves en ce domaine des connaissances ténébreuses, au seuil duquel hésite la raison.

Ce scoliaste monastique, si candide et si appliqué, inspire cependant une sorte d'effroi pour peu qu'on étudie le sens caché de ses paroles. Mais combien plus hagard est le conteur lui-même, le vieux marin à barbe grise, à l'œil qui luit ! Est-ce bien un être humain que ce fauve vagabond, rôdant autour des habitations des hommes, et dont le regard, tel celui du basilic, fascine, transperce et cloue sur place. Est-ce bien l'ancien matelot dont la voix se fait entendre, ou ne serait-ce pas plutôt quelque esprit sibyllin ayant emprunté le costume et le langage de ce vieillard de la mer ? On conçoit que le malheureux invité recule frissonnant au toucher de cette main de squelette, au seul aspect de ce corps amaigri, que secoue par instants une irrésistible angoisse. Messager d'épouvante, sorte de Glaucus des mers australes, il est revenu de trop loin, il a vu de trop près, tel l'ancien Ulysse, les choses de la mort. Il invite aux exorcismes ; il provoque le rire de l'insensé.

Et voici la dernière surprise.

Dans cette nuée ardente et orageuse dont il marche environné se font par instants des trouées par lesquelles on aperçoit le calme et l'apaisement d'un ciel bleu. Sa crise surhumaine se terminant avec son récit, il redevient alors l'être naïf qu'il était avant l'embarquement fatal, et qui a vieilli côte à côte avec le farouche conteur, car cet homme est double. L'on retrouve, à ces moments de trêve, le loup de mer des anciens temps, pas très différent des retraités

à tête blanche qui, assis sur les bancs de pierre de l'hôpital de Greenwich, regardent passer au loin les bateaux de la Tamise, ou de ces vieux marins bretons à boucles d'oreilles, ayant des scapulaires sur leurs poitrines velues, mains calleuses, rudes carapaces, crânes de granit, que la pensée perce avec peine. Soulagé de son histoire d'outre-tombe le bon vieux sourit, radote, moralise. Il ne voudrait pas abandonner tout de suite son compagnon, car il aime la société. Il est tout content d'apprendre (il s'en rend compte maintenant) qu'il y a là tout près des noces et des chansons. Il est encore plus heureux d'entendre tinter la clochette des vêpres. Elle lui rappelle son bon temps, sa petite enfance : comme on est bien dans une bonne église, au milieu de braves gens ; les bonnes prières qu'on y fait tous ensemble, les bons conseils qu'on y donne ! Et les leçons du catéchisme lui reviennent, s'adaptant tant bien que mal à l'aventure de l'albatros : « Aimons-nous les uns les autres, petits et grands, bêtes et gens, toutes créatures du bon Dieu. »

Ainsi s'achève en scène familière, et sur une innocente morale, cette vision d'Apocalypse.

XII

WORDSWORTH ET BYRON

I

Le nom de Wordsworth est loin d'être inconnu dans les annales de la marine marchande, mais il s'agit ici du frère aîné du poète, le capitaine au long cours Christopher Wordsworth, péri en mer au mois de février 1805.

Le capitaine Wordsworth commandait alors un vaisseau de la Compagnie des Indes, l'*Abergavenny*. Il avait appareillé de Portsmouth, ayant à bord quatre cents personnes, équipage et passagers. Ayant trouvé au large une grosse mer et des vents contraires, il n'était encore parvenu, au bout de quinze jours, qu'à la hauteur de Portland, quand son bâtiment toucha sur l'écueil des Shambles, à deux milles de la côte. Les pompes furent armées. Pendant plusieurs heures l'équipage se dépensa en efforts malheureusement inutiles. Comme le navire ne se maintenait plus à flot que par miracle, le capitaine fit tirer le canon pour demander du secours. Il faisait maintenant nuit noire. La mer était si mauvaise qu'on pouvait à peine songer à mettre à l'eau les canots de sauvetage. Le commissaire du bord réussit

cependant à descendre dans une des embarcations avec quelques matelots ; il alla déposer à terre les papiers du bâtiment, revint accoster le navire qui commençait à s'enfoncer et recueillit quelques passagers, tandis que le reste de l'équipage se relayait aux pompes. Les chances de salut diminuaient de minute en minute. La mer était démontée. Les lames brisaient avec une telle fureur contre la muraille du navire que les passagers épouvantés préféraient encore demeurer sur l'épave, prête à couler, plutôt que de se risquer sur les canots par une nuit si affreuse.

L'émotion fut à son comble, dit un récit de l'époque, quand le maître-charpentier, remontant de la cale, vint annoncer aux hommes qui manœuvraient les pompes qu'il n'y avait rien à espérer. Les uns s'abandonnaient à tous les transports du désespoir. D'autres, voulant chercher dans l'ivresse l'oubli de leur malheur, tentèrent de forcer la soute aux provisions. Ils n'en furent empêchés que par la menace des pistolets. L'officier en second alla annoncer à son commandant que le navire pouvait sombrer d'un instant à l'autre : « A la volonté de Dieu » répondit le capitaine. Le vaisseau rempli d'eau s'enfonçait peu à peu. Sur le pont, des hommes couraient çà et là, cherchant quelque abri au milieu de la tourmente. Un peu avant minuit une grande lame submergea le bâtiment dont l'avant disparut. Les survivants éperdus s'accrochèrent comme ils purent au reste du gréement, et, dans les haubans, sur les hunes, parmi les coups de mer se livrèrent des luttes désespérées pour quelques minutes d'existence. Un grand nombre d'entre eux périrent, les

autres, après plusieurs heures d'horrible anxiété, furent recueillis par les sloops de la côte.

Quant au capitaine Wordsworth, avant que la grande lame eût balayé le navire, il était encore sur le pont, se retenant aux cordages. Un des officiers, voyant le péril qu'il courait, vint le supplier de se réfugier dans les hauts. Mais le capitaine ne parut vouloir faire aucun effort pour prolonger son existence. Son navire perdu, tant d'infortunés déjà entraînés sous les flots, ou noyés en essayant de gagner la côte sur des débris, semblaient l'avoir déjà détaché de la vie. Il attendit la fin, placidement.

Ceux qui l'ont connu en parlent non seulement comme d'un excellent marin, mais comme d'un esprit cultivé et d'une âme pleine de délicatesse. Circonstance touchante, l'officier en second de l'*Abergavenny*, dont le caractère offrait, paraît-il, la plus heureuse ressemblance avec celui de son chef pour le calme et la douceur, se tenait auprès de lui au fatal moment. Il refusa de le quitter, ne voulut faire non plus aucun effort pour se sauver, et la même vague les engloutit.

Le capitaine Wordsworth méritait certes qu'on le pleurât; nul doute que sa perte n'ait laissé des traces profondes dans l'âme de son frère le poète. Les liens d'une solide affection les unissaient tous deux, et ce fut peut-être le plus grand deuil que William Wordsworth ait jamais connu.

Cependant c'est à peine si l'on trouve dans son œuvre le souvenir visible du tragique événement. On ne voit pas qu'il ait gardé rancune à l'océan de cette perte déplorable. S'efforça-t-il d'oublier?

Voulut-il pardonner ? Y avait-il entre l'âme du poète, les grands rythmes et les grandes lois naturelles une sorte d'harmonie préétablie, que nul accident temporel ne pouvait ni troubler ni rompre ? Toujours est-il qu'en toutes circonstances, avant comme après la catastrophe, la mer n'éveilla guère en lui que de paisibles et de gracieuses images.

Elle ne tient dans son œuvre qu'une toute petite place. Rien n'y rappelle l'*Ancient Mariner* de son ami Coleridge. La façon dont il traitait vers le même temps un sujet de même nature : pitié pour les créatures inférieures, indique suffisamment de quel côté ses préférences l'inclinaient. Au lieu d'un vieux marin et de sa navigation surnaturelle, le héros de l'aventure est un marchand ambulant. Plus d'albatros, oiseau des brumes ; simplement un pauvre âne éclopé, attendant patiemment sur le bord d'une rivière son maître qui s'y est noyé. Comme décor un retrait de campagne anglaise, des taillis, une clairière, une belle nappe d'eau où baignent des rochers. Le poète se plaît au milieu de ces scènes agrestes. Ses amis, ses personnages sont les hommes qu'on rencontre par les chemins et dans les champs, bons travailleurs et bons marcheurs, voituriers, messagers, colporteurs, bergers, pasteurs de troupeaux et pasteurs d'hommes.

Ce campagnard, cet homme des collines et des lacs, n'a pourtant pas ignoré la mer. On peut même dire qu'il l'a vue plus souvent et de plus près que Coleridge. Il l'a traversée à différentes reprises pour aller en France, pour aller en Allemagne. Il a séjourné sur ses bords. Chargé d'ans, il se plut, tel un demi-siècle plus tôt cet autre vieillard illustre,



le docteur Johnson, à faire une petite croisière parmi les îles et les presqu'îles de l'Ecosse occidentale. Il s'est entretenu avec les gens de la côte. Il a suivi du regard la course des navires; il les a vus s'éloigner avec la marée. L'on rêve volontiers, sans plus de méthode que lui, sur les souvenirs qu'il en a voulu conserver.

Quelques-unes de ses rencontres, réelles ou fictives, avec les anciens de la mer, rappellent celle que firent les gens de la noce dans la ballade de Coleridge, mais les vétérans de Wordsworth sont bonnes créatures, et leur serrement de main ne donne point le frisson.

Tel cet éclopé d'Aboukir que, dans l'histoire du *Messager* (entendez messager au sens de la campagne, ceux qui transportent les marchandises dans de grandes charrettes; on charge le jour et ils partent le soir) le joyeux charretier Benjamin voit déboucher sur le chemin de Grasmere, la nuit, en pleine montagne, au fort d'un orage. L'ancien marin de Nelson, boîteux, béquillant, absolument inoffensif, gagne sa pauvre vie, celle de sa femme et d'un petit en promenant de village en village un vaisseau de guerre en miniature, chef-d'œuvre d'architecture navale, que remorque un petit âne. On paraît l'avoir oublié sur la liste des pensionnés, mais il ne s'en fait pas trop de souci. Son humeur vagabonde s'accommode tout à fait de cette croisière d'un nouveau genre, avec escale dans chaque auberge. Les coups de vent de la montagne valent les grosses brises du large; l'orage c'est la tempête, et qu'il pleuve ou qu'il grêle l'on fait bonne route. Si l'on

en juge par la relâche qu'il fait avec le charretier Benjamin à l'enseigne du Cerisier, sa campagne lui rapporte d'assez beaux bénéfices. Son petit modèle de bâtiment de combat, gréé, armé comme il convient, son boniment patriotique, Nelson, les trophées d'Aboukir chatouillent agréablement l'amour-propre des rustiques et l'on met avec orgueil la main à la poche. Néanmoins, les constables feront bien d'ávoir l'œil sur ce montreur loquace. Il a la langue trop bien pendue pour avoir longtemps navigué. On a dû le ramasser, quelque jour de presse, dans les rues de la grand'ville, et il y a des chances pour qu'on l'y retrouve quelque jour, sérieusement désemparé cette fois, car il arrose trop volontiers et trop copieusement les lauriers de son ancien amiral.

Plus raffiné que ce matelot à la Dibdin, un vétéran à la Falconer, dans le recueil des sonnets écossais, se présente à nous par ses propres moyens en des vers que ne désavouerait pas l'auteur du *Naufrage*. « Dès ma tendre jeunesse je sillonnai l'océan inquiet, etc. » Pourquoi faire ? Il l'exprime de son mieux : changer de lieu, gagner un peu d'argent. La fortune n'a point favorisé ses entreprises, probablement bien modestes, car il n'a point l'âme d'un conquistador. Il s'est retiré dans l'île de Man. Il vit tout juste, mais il accepte sa médiocrité avec la résignation d'un sage. Il paie de temps en temps son tribut à la muse, muse très raisonnable. On ne saurait trop l'encourager. Horace n'a pas de traducteurs plus convaincus, et parfois plus habiles, que ces retraités de la marine ou de l'armée.

Dans cette même île de Man, hospitalière aux philosophes, le poète a rencontré aussi un ancien

officier de fusiliers marins qui, après avoir été embarqué une bonne partie de sa vie, est venu s'y construire une maison, mais, détermination peu commune, il a pris soin de faire bâtir bien avant dans les terres, le dos tourné à la mer, de façon à ne plus la voir, à ne plus l'entendre. Les raisons qu'ils en donne sont étranges. L'océan lui fut toujours clément, lui épargna tout déshonneur, toute douloureuse catastrophe. Pourtant il a voulu le fuir et fuir en même temps le souvenir d'une existence irrésolue, toujours hésitante entre deux vocations, celle du soldat et celle du marin, n'ayant trouvé nulle part de solution satisfaisante, moins que partout ailleurs dans sa profession de militaire embarqué. Le poète sourit de cette petite tempête intérieure, et il en souhaite l'apaisement. Peut-être n'en a-t-il pas aperçu toute la mélancolie.

Cette petite pièce de Wordsworth est probablement, en effet, le seul poème digne de ce nom dans lequel il soit question des soldats de marine. Ils se sont distingués au XVIIIe siècle dans mainte action d'éclat, et même les chansonniers passent leurs exploits sous silence. Pourquoi les a-t-on sacrifiés ? Ils furent, à vrai dire, les policiers du bord en un temps où les mutineries étaient fréquentes, et réprimèrent plus d'une fois, avec une fermeté brutale, le désordre et la rébellion. Le métier de disciplinaire, pour utile qu'il soit, n'éveille malheureusement que des images pénibles. Malgré le talent de Virgile, Eole, geolier des vents, est une figure assez maussade. Mais, en laissant de côté ces prérogatives peu enviées du fusilier anglais, n'y a-t-il pas dans le caractère même de sa profession une fâcheuse dupli-

cité ? Le matelot accable de dédains ce terrien, navigateur d'occasion, du pont de son bâtiment inutile fardeau. Le soldat le traite d'incapable : « manœuvrer comme un fusilier ! » Ce sévère jugement unissant dans une même protestation, spectacle inusité, la marine et l'armée de terre, renferme, malgré les formes grossières qu'il affecte parfois, toute une philosophie. C'est qu'au fond l'esprit, même d'un matelot, même d'un simple soldat, est affamé d'unité. Une vie en partie double est plus qu'une faute de goût, c'est une insulte à la logique. Le fusilier-philosophe de Wordsworth a dû longtemps souffrir d'une existence contraire aux lois de la raison. Renonçant, mais trop tard, à concilier l'inconciliable, il cherche dans la retraite et dans l'absence l'oubli du pénible dilemme : c'en est la seule solution.

Les aspects de la mer et de ses navires tiennent peu de place dans les méditations de ces trois vétérans, le cynique, le sage épicurien et l'homme des deux natures. Pour des raisons diverses, la vie morale, si différemment qu'ils la comprennent, les absorbe tout entiers. C'est ailleurs qu'il faut chercher des visions marines. Elles sont rares chez Wordsworth, mais parfois exquises.

Les deux sonnets sur les voiliers (*Where lies the land* et le suivant) eussent charmé Spenser. Outre la majesté des grandes voiles éployées, la fierté de l'élan, la hardiesse de l'allure, ils expriment aussi, remarque plus subtile, tout ce qu'il y a d'étrange dans ces allées et venues des navires sur la mer. Même brise dans le gréement ; pourtant les uns font route au nord, les autres au midi, routes obliques,

routes parallèles, routes divergentes, qui se coupent, s'entrelacent capricieusement. Conspiration mystérieuse des formes du navire et de son envergure, des souffles épars et des mouvements des eaux. « Tria sunt difficilia mihi et quartum penitus ignoro : viam aquilae in coelo, viam colubri super petram, *viam navis in medio mari*, viam viri in adolescentia » dit le livre des Proverbes. L'on peut, même aujourd'hui, s'émerveiller encore avec le vieux sage et avec le poète, les travaux des savants, manœuvriers et architectes, ayant plutôt accru le prodige qu'ils n'en ont dissipé le mystère.

Les stances à la lune, composées sur la côte du Cumberland, ont les longues et lentes palpitations d'une mer nocturne « Tu verses, dit le poète, par les belles nuits calmes, sur le marin, isolé du reste du monde, des influences subtiles, éveillant en lui de graves pensées plus douces que les pensées joyeuses, si douces que le cœur s'émeut et que l'extase finit en sourd gémissement,

Et quand ta beauté dans la caverne ombreuse
Se dérobe, ensevelie chaque mois au tombeau,
Alors que le marin, parmi la vaste mer
Effleurée d'une brise favorable qui laisse libre la pensée,
Parcourt le pont — pas une étoile en vue peut-être,
Rien que le fanal du navire mobile
Pour égayer les longues heures ténébreuses et le vide de la nuit —
Souvent à ses rêveries se mêle ton image;
Son regard intérieur voit monter ton croissant,
Et tu es encore ici, ô Lune, l'amie du marin ».

Que de délicatesse et que de pureté dans cette évocation d'une nuit sans astres, sur l'océan, et de ce croissant de lune, fantôme délié, apparu la veille à l'aube, quelques instants, invisible aujourd'hui,

qui demain se montrera furtif, à l'occident, au coucher du soleil, et grandira de jour en jour jusqu'au triomphe éclatant de la pleine lune, illuminant la mer et la soulevant de désir.

Comme ce navire fait route paisiblement, sous le couvert des nuages! Beau temps, la brise bien établie, la route connue et l'espace des mers devant soi, on navigue libre de soucis, et l'on peut envoyer en bas tout son monde. C'est le moment où, sur les grosses barques, dont cinq ou six matelots composent tout l'équipage, même les gens de quart s'endorment comme Ulysse sur le tillac ou le gaillard d'avant, se livrant sans remords, corps et biens, à la bienveillance des flots. Quel peut être ce rêveur qui veille sur le pont? Est-il bien sûr que dans cette âme de matelot ou de capitaine l'astre des nuits n'éveille que de favorables visions? Aucun marin n'ignore que la lune est méchante parfois. Dans la vieille ballade de sir Patrick Spence on avait vu la veille au soir la nouvelle lune portant la vieille lune dans ses bras. Sir Patrick, plein de funestes pressentiments, obéit cependant à la lettre royale, et partit sur la mer avec les nobles écossais pour aller chercher la fille du roi de Norwège. Le naufrage ne se fit pas attendre. Les nobles y mouillèrent leurs souliers aux talons de liège et jusqu'à leurs chapeaux à plumes, et leurs lits mollets flottèrent parmi l'écume. Lune, surtout lune nouvelle, tu n'es pas toujours l'amie du marin.

Il faut quelque bonne volonté pour assimiler à tous ces gens de mer le héros de l'aventure contée dans la ballade enfantine du petit aveugle des Highlands. Sa navigation est toute rudimentaire, mais que de profondeur dans le décor qui l'environne.

C'est l'histoire d'un petit aveugle d'une dizaine d'années, alerte, gai, comme le sont d'habitude les aveugles, bon petit joueur de cornemuse, et n'ayant qu'un seul regret, celui de ne pouvoir s'en aller sur l'eau comme les matelots du loch Leven dont il entendait du rivage les appels et les cris lorsque les barques montaient avec la marée ou s'en retournaient avec elle. Un jour, dit la légende, ayant bien réfléchi, ayant bien pris son temps et ses mesures, il disposa dans le lit du loch un grand baquet, s'y installa en cachette, y attendit la marée, et eut enfin la joie infinie de se sentir soulevé par le flot et emmené au large, joie de courte durée, car les riverains, justement alarmés, s'élancèrent à sa poursuite et le ramenèrent chez lui. Ce baquet, embarcation rustique, souriait à l'ingénuité de Wordsworth; mais la roture en affligea un des amis du poète. Il se trouva que par bonheur, dans les voyages de l'explorateur Dampier, le fils d'un capitaine de vaisseau avait rejoint le bâtiment paternel, mouillé à un demi-mille de la côte, en se servant comme canot d'une grande carapace de tortue. Le baquet primitif subit donc une métamorphose marine, et c'est dans une belle écaille de tortue, spacieuse et légère, soi-disant empruntée à un voisin collectionneur, que le petit aveugle du poème s'aventura sur le loch Leven.

Sa traversée est trop courte et trop dépourvue d'incident pour qu'on s'y arrête; mais ce qu'il faut retenir c'est ce loch où monte le flux. Comme cette marée est bien observée, survenant du large avec un frisson d'allégresse, robuste, énergique, astucieuse aussi, car ayant flairé sur les sables découverts une

proie inattendue, elle s'est doucement approchée, a fait le tour de l'esquif insolite, l'aspire doucement et doucement l'entraîne. Et par dessus tout cela, c'en est comme la grande et apaisante philosophie, la joie des barques et des bâtiments que le flot apporta et qui cheminent gravement dans cette rue marine, leurs voiles surgissant au milieu de la campagne, leur gréement se mêlant au décor rustique, unissant dans une auguste fraternité le laboureur des champs et le laboureur des eaux, les bergers des collines et les pâtres des « moutons sinistres de la mer. »

II

Parmi les poètes de son temps Byron paraissait tout désigné pour être le poète de l'océan.

Le sang des grands marins coulait dans ses veines, et lui-même apparaît à travers la légende comme une sorte de demi-dieu des flots.

Homère l'accepterait pour un de ses héros. Affligé au talon d'une infirmité plus cruelle qu'une blessure, et qui lui rappelle douloureusement son humanité, il retrouve sa sublime origine, soit qu'il chevauche, centaure, sur les plages, soit qu'il lutte victorieusement contre les vagues en courroux. Les hommes de son pays ont à peine eu le temps de le reconnaître que déjà il les a quittés pour s'en aller errer sur les mers lointaines. L'océan le reçoit, puis l'antique Méditerranée. Il se joue dans le sillage des Ulysse et des Jason, et sous les promontoires de Troie. Sur les bords de l'Hellespont, aux lieux

mêmes où Léandre fendait les ondes pour aller rejoindre la timide Héro, on le voit, se plongeant au plus profond des eaux, traverser en souvenir des illustres amants le farouche détroit. Albion l'accueille à son retour, et l'île qui le vit naître retentit du bruit de sa gloire, bientôt, hélas, du bruit de sa chute. Foudroyé pour avoir offensé la majesté des dieux du foyer, on le retrouve, précipité, mais dédaigneux, sur les rivages de l'Italie, méditant, sourcil froncé, de tragiques représailles. Les grandes grèves désertes, jonchées d'algues et d'épaves, où ne fleurit que le stérile chardon, sont le séjour qu'il faut à sa mélancolie. On y entend au crépuscule son galop précipité tandis que l'horizon sombre dans la nuit. Il a pour voisin le Naufrage; il va le défier, se mesure avec lui et revient triomphant. Mais un jour le redoutable athlète lui ravit le plus illustre de ses compagnons, exilé comme lui, comme lui poète harmonieux. Les vagues lui rapportent le corps précieux et les flammes d'un bûcher s'allument sur la plage. Cependant les flots réclament le héros pour une dernière épreuve. Les fils des vainqueurs de Salamine, fatigués et honteux de leur servitude séculaire, se lèvent contre leur tyran. Le héros accourt, porté par les ondes, et sa seule présence exalte tous les courages. Mais les dieux n'ont pas permis qu'il pût jouir de la victoire décisive. Son heure fatale sonne et il disparaît au milieu de l'universel gémissement.

Cette brève et lumineuse existence fait songer à celle de quelque Achille marin. Les amateurs de parallèles y découvriraient d'ailleurs sans aucune peine des histoires de Briséis, des retraites sous la

tente, même quelques dévouements à la Patrocle. On remarque cependant une différence fondamentale entre le héros antique et le héros moderne. L'Achille ancien n'a point fait œuvre de poète, et pour une bonne raison, c'est qu'il en était peu capable. Quoique fils de nymphe on a pris, semble-t-il, assez peu de souci de son éducation littéraire. Son langage, ses insultes, ses raisonnements, disons le mot, son intelligence font assez peu d'honneur au centaure qui le forma. On aurait dû mêler à la moëlle des lions et des ours, grossier aliment de son adolescence, des nourritures plus subtiles, un peu du miel des abeilles. Qu'on songe à l'énorme oubli dans lequel seraient tombés ses exploits si Homère n'était venu y mêler ses pensées et ses rêves.

L'Achille moderne, plus soigneux de sa renommée, s'est lui-même chanté, et d'une clameur si forte qu'elle en ébranla pendant plus d'un demi-siècle tout le monde civilisé. Il a tout dit, à pleine voix, illusions, visions, espérances flétries, amours déçus, amertumes, doutes, désespoirs, mépris de tout, vanité de tout, sauf (il le croyait) de son œuvre. De la Babel altière où s'était renfermée sa pensée, il a ouvert d'en haut ses fenêtres sur tous les points de l'horizon. Il nous suffira de nous pencher, un instant seulement, à celle qui regarde vers le large.

L'on peut d'autant plus facilement, en effet, choisir son point de vue que les ans n'ont pas épargné les constructions cyclopéennes de Byron. Des pans énormes sont tombés, que personne ne prend plus la peine de relever. Le voyageur jette au passage un coup d'œil sur ces ruines, mais il est en route pour Coleridge que Byron ignorait, pour

Wordsworth qu'il narguait, pour Keats qu'il traitait d'enfant, pour Shelley qu'il voulut bien patronner, et qui le domine infiniment. Parmi les fragments que le temps n'a pas encore complètement désagrégés, et dont les reproductions figurent dans tous les muséums de morceaux choisis, se trouve une invocation à l'océan, jadis fameuse, et qui servait de conclusion au poème, à peu près oublié, de *Childe Harold*. On peut lui consacrer un moment d'examen.

« Roule, dit en substance Byron, roule tes flots, ô profond océan bleu sombre. En vain dix mille escadres te sillonnent : la puissance de l'homme s'arrête au rivage. Ses pieds ne se posent point sur tes chemins ; tes champs ne lui fournissent point de dépouilles. Tu méprises ses misérables armements. Ses léviathans de chêne, à la faveur desquels il s'intitule maître de la mer, arbitre de la guerre, sont tes hochets. Tes vagues engloutissent pêle-mêle l'orgueil de l'Armada et les trophées de Trafalgar. Tout change, tout passe. Tu es l'immuable. Le Temps n'écrit point de rides sur ton front azuré. Tu es l'image de l'Eternité, le trône de l'Invisible. Toute zone t'obéit. Tu t'avances redoutable, insondable, solitaire. Et je t'ai aimé, Océan. Enfant, c'était ma joie d'être emporté sur ton échine, et de poser ma main sur ta crinière, comme je le fais aujourd'hui ».

Les strophes ici résumées, déclamées avec chaleur (se faire lire l'anglais, autant que possible par un acteur robuste, ayant conservé les bonnes traditions des anciens mélodrames en vers) communiquent une sorte d'ébranlement physique : quelque chose de grand vient de passer près de vous. Mais lorsque,

secouant la stupeur du rythme et du retentissement des mots, l'esprit se ressaisit et cherche la pensée, le désappointement succède à l'émotion première. Ni l'observateur, ni l'artiste, ni le penseur ne sont entièrement satisfaits.

On sait gré à Byron de son océan « bleu sombre ». Ceci vaut mieux que les flots incolores de tant de devanciers, même illustres, ou que le bleu conventionnel, perpétuel et insipide des poètes d'occasion. Mais quand l'océan est bleu sombre, les léviathans de chêne et même les simples barques, n'ont guère à le redouter. Vous nous parlez de grosse mer, de naufrages, de navires jetés à la côte, diraient les marins, aurait dit l'auteur du *Virgilius Nauticus*, dont on ne saurait trop méditer, dans l'*Archéologie Navale*, les notes consacrées à la marine des romantiques français, nommément à la *Sérieuse* de Vigny et au *Navarin* de Victor Hugo. Ne venez pas y mêler votre couleur bleu sombre. Des eaux sales, terreuses, couleur d'encre (tout cela dépend du vent et des nuages) avec des taches, des lignes d'écume d'un blanc blafard, voilà ce qu'on voit d'habitude les jours de mauvais temps. Vous nous dites plus loin que l'océan est un miroir où la forme du Tout-Puissant se reflète *dans les tempêtes*. Dites plutôt par calme plat. Dès que la mer grossit, le miroir se gondole sur toute sa surface, et personne n'aime à se refléchir dans une glace qui défigure. « Le Temps ne grave pas de rides sur ton front d'azur. » Front d'azur, si l'on veut, mais vous en revenez toujours à votre temps de demoiselle. Regardez donc un peu la mer en hiver, par les coups de vent de sud, et vous verrez si plus d'une fois, et pendant des

semaines et pendant des mois, elle n'a pas l'air d'une vieille, très vieille, très ridée et très mauvaise.

Passons sur ces détails d'expression. A quoi prétend l'idée? Le poète se pose en contemplateur éperdu des grandes forces solitaires de la nature. Arrière l'homme! A moi la mer profonde et ses sauvages déchaînements! Mais l'homme méprisé a bien pris sa revanche. Il a fait son séjour du cœur même du poète. Il le hante, il le harcèle. Il le contraint d'humaniser la nature elle-même. Humain, trop humain, l'océan de Byron fait songer à quelque souverain temporel défendant assidument la frontière de son royaume contre les empiètements de voisins entreprenants. Il a des jalousies de Dieu juif, ce qui est encore une forme, même assez grossière, d'humanité. Le dépit qu'il éprouve en voyant les hommes s'aventurer sur les flots dans de solides bâtiments que leur ingéniosité fait mouvoir, rappelle le courroux de Jéhovah à chaque invention de l'industrie humaine. Ses vengeances sont misérables. Il abuse de sa force. Il prend plaisir, ce qui est d'un petit esprit, non seulement à fracasser le navire, mais à s'acharner sur le matelot, à l'accabler, à le heurter, à le lancer par dérision vers les cieux, à le rejeter palpitant sur la grève natale, et ce triomphe de brute méchante est infiniment méprisable. Il se rend compte si nettement que sans les hommes il ne serait plus rien, que jamais il ne s'éloigne de leurs habitations. C'est un océan côtier, ayant l'œil sur les rivages dont il épie les aventures et les vicissitudes, conquêtes, défaites, servitude, décadence, ruine, pour en tirer à son profit d'avantageuses conclusions.

« Miroir du Tout-Puissant, Image de l'Eternité, Trône de l'Invisible ! » et voici maintenant que cette litanie, toute empreinte de préoccupations cultuelles, réduit l'océan aux proportions d'un objet de dévotion, miroir d'un Tout-Puissant enfermé dans des chapelles et dans des temples, image d'une Eternité définie par des formules théologiques, trône d'un Invisible représenté sous mille formes visibles aux murs et aux vitraux, et en marge des livres d'heures.

L'horizon se rétrécit encore, si possible, avec la dernière image : celle de ce jeune enfant se jouant parmi les flots et posant sa main sur la crinière du monstre. Ce n'est plus même l'océan des côtes, c'est celui des plages et des baigneurs, aux vagues assez inoffensives, puisque ce sont les seules avec lesquelles un petit nageur puisse se mesurer.

Oublions tout évhémérisme, toute fâcheuse rhétorique, et considérons dans toute leur simplicité, dans leur nudité primitive, les notions empruntées aux sciences de la nature qu'on entrevoit à travers ces descriptions morales de l'océan. Nous découvrirons immédiatement dans l'océanologie byronienne un parti pris de paradoxe ou d'erreur contre lequel protestera la saine raison. « Tu es immuable ; tu roules aujourd'hui tel que te contempla l'aube de la création. » Est-ce la peine d'être né à la fin du XVIII[e] siècle pour s'étayer de propositions aussi caduques sur l'immutabilité de l'océan ? A vrai dire l'illustre auteur du *Génie du Christianisme* poussait encore plus loin, au nom de l'esthétique cette fois, le souci de la conservation. « Le jour même, disait-il, où l'océan épandit ses premières vagues sur ses

rives, il baigna, n'en doutons point, des écueils déjà rongés par les flots, des grèves semées de débris de coquillages, et des caps décharnés qui soutenaient contre les eaux les rivages croulants de la terre. » Ce « n'en doutons point » ne manque pas d'élégance, toute la phrase est d'ailleurs fort belle et parle aux yeux comme à l'oreille, mais la science et la tradition condamnent ces imaginations déréglées. Laplace ne songerait pas à les réfuter. Disons mieux, l'auteur même du premier livre de la *Genèse* eût trouvé cette géologie un peu candide.

« Sans bornes, sans fin, gelant le pôle » continue le poète. Or l'océan n'est point sans bornes, puisqu'il est étroitement limité par trois grands continents dont la configuration était assez bien connue au temps de Byron après les voyages de Lapeyrouse, de Cook, de Carteret, de Wallis et de son propre ancêtre le commodore, puisqu'il est au surplus limité au nord et au sud par d'énormes étendues de glaces, et il convient ici de renverser les rôles : « gelant le pôle » est une belle image, mais à tout prendre, dans cette lutte entre le froid et le flot, c'est la gelée qui l'emporte. L'océan est le vaincu, le prisonnier, le Prométhée enchaîné par les deux géants polaires. Le « sans fin » est une incohérence de plus. Logiques, la Bible, la science et la philosophie ont toutes prévu une fin pour ce qui eut un commencement. Si l'océan de Byron a connu l'aube de la création, comme l'affirme le poète, il connaîtra le crépuscule précurseur du chaos ou des grands renouvellements. L'immortalité qu'on lui confère ici est une conception boîteuse indigne d'un grand esprit.

Il ne reste donc pas grand chose de ce morceau de

bravoure dès qu'on prend la peine de l'examiner de près. Peu d'observation, peu de profondeur morale, encore moins de science exacte. Somme toute, une cymbale retentissante.

Byron est infiniment plus supportable quand, déposant le manteau de la pseudo-philosophie romantique, il reprend tout uniment la tradition des hommes d'esprit du XVIIIe siècle, anglais ou français, en ajoutant à leur verve facile une pointe de fantaisie et d'excentricité. On lit encore aujourd'hui, non sans agrément, une bonne partie de *Don Juan*. Le récit du naufrage en est un des plus fameux épisodes.

Le jeune don Juan s'est embarqué à Cadix, l'Espagne, sa patrie, devenant funeste à sa vertu. Peu après le départ, le mauvais temps survient. Un coup de mer emporte le gouvernail; une voie d'eau se déclare. Une violente rafale couche le navire sur le flanc. Déjà engagé on le relève, non sans peine, en abattant les mâts. On tente d'étrangler la voie d'eau, contre laquelle les pompes luttent en vain, en passant sous le bâtiment une sangle faite d'une voile. Le moment fatal en est à peine retardé. Il n'y a plus qu'à se réfugier sur les embarcations. La yole et la pinasse ayant été défoncées au cours du mauvais temps, il ne reste plus que la chaloupe et un canot. On réussit enfin à les mettre à la mer. Comme tout le monde n'y peut trouver place, on essaie de construire un radeau avec des mâts de rechange, des cages à poules, des espars, mais ce travail n'avance pas vite. Soudain, après un fort coup de roulis, le navire démâté pique du nez, s'enfonce, engloutis-

sant les deux cents malheureux qui étaient restés sur le pont. Les deux embarcations avaient pu s'éloigner du bord, mais le petit canot, embarquant des paquets de mer à chaque passage de lame, ne tarde pas à sombrer. La chaloupe ayant pour mât un aviron dressé, pour voile deux couvertures cousues ensemble, fuit tant bien que mal devant le temps. Pendant deux jours encore la tempête fait rage. Puis vient le calme, qui persiste pendant quatre grandes journées, et avec le calme la famine.

Lorsqu'ils avaient, en effet, quitté le bâtiment, ils n'avaient eu le temps d'emporter que quelques livres de pain et de viande, et, comme boisson, un peu de vin et d'eau. Ces provisions furent bien vite épuisées, d'autant plus qu'au premier jour de calme, goûtant enfin les douceurs du repos dont ils étaient depuis si longtemps privés, ils s'étaient, au réveil, jetés voracement sur leur nourriture, sans songer au lendemain. N'ayant plus rien à manger, torturés par la faim, s'étant partagé, comme dernière ressource, un malheureux épagneul que don Juan avait recueilli dans la chaloupe, ils en furent réduits à la cruelle nécessité de dévorer l'un d'entre eux. Ceux qui osèrent toucher à cet horrible aliment en furent atrocement punis. En délire, l'écume aux lèvres, buvant de l'eau de mer pour étancher leur soif, ils se tordaient dans d'effrayantes convulsions. La mort vint enfin les délivrer de leurs souffrances. D'autres périrent lentement d'épuisement et d'inanition. Ceux qui survécurent trouvèrent un peu de soulagement les jours qui suivirent ces scènes d'épouvante. Quelques poissons, qu'ils capturèrent, firent patienter leur faim. Une grosse pluie d'orage, dont

ils recueillirent ce qu'ils purent avec un chiffon, leur permit de se désaltérer. L'arc-en-ciel succéda et leur rendit un peu de courage. De meilleur augure encore leur parut un bel oiseau blanc aux pieds palmés qui vint voltiger autour d'eux, signe que la terre était prochaine. Pendant la nuit, ceux qui conservaient encore un peu de lucidité crurent entendre comme un bruit de canon ou de brisants. Le lendemain matin ils eurent la joie d'apercevoir une terre vers laquelle, circonstance des plus heureuses, le vent et le courant les portaient rapidement. La côte n'était guère favorable à l'accostage, — car elle était ceinte de récifs; mais ils avaient une telle hâte d'aborder qu'ils s'engagèrent sans hésiter au milieu des dangers. La chaloupe ne tarde pas à heurter un de ces gros cailloux. Elle chavire et s'enfonce aussitôt. Des quatre infortunés qu'elle portait encore, deux coulent à pic; un troisième est entraîné par un requin qui depuis plusieurs jours suivait leur barque. Seul, don Juan, saisissant l'aviron qui leur servait de mât et qui, arraché par le choc, flottait à sa portée, moitié nageant, moitié s'accrochant aux rochers, déchiré, meurtri, parvient enfin jusqu'au rivage, où il est recueilli.

Presque tous les détails dont se compose cet épisode de naufrage et de famine ont été empruntés, Byron lui-même a pris soin de nous en avertir, à différents récits de voyages et de sinistres maritimes, notamment au recueil de sir G. Dalzell. La catastrophe de l'*Abergavenny*, que nous avons précédemment rappelée, a fourni quelques traits : le maître-charpentier remontant de la cale, le navire coulant par l'avant. On se rappelle aussi que les

matelots voulaient forcer l'entrée de la soute pour s'enivrer. Ils dirent au midshipman qu'on avait mis en faction : « Donne-nous du grog ; ça reviendra au même dans une heure d'ici » et le petit aspirant leur répondit avec un beau sang-froid : « Je sais que nous allons mourir ; du moins mourons en hommes ! » et il défendit la porte du magasin un pistolet à chaque main, bien que le navire s'enfonçât. Byron a reproduit l'incident presque mot pour mot. Il a seulement remplacé le midshipman de l'*Abergavenny* par le jeune don Juan, ce qui ne laisse pas de surprendre un peu, car don Juan, qui n'avait jamais mis le pied sur un bateau, semble bien vite au fait des habitudes des marins et de l'installation d'un bâtiment de haute mer.

Quant aux scènes d'horreur à bord de la chaloupe, elles avaient eu pour précédent la tragique aventure du radeau de la *Méduse*, naufragée deux ans plus tôt au large du cap Blanc, et dont le commandant, honte de la marine, venait d'être dégradé et jeté en prison. Les naufrages de la *Betsy*, du navire américain *Peggy*, du *Thomas*, de la *Junon* furent mis également à contribution. Byron aurait pu trouver ailleurs que dans les aventures de barques et de radeaux perdus en mer des infortunes de même nature. Les récits de sièges, de captivités, offrent de semblables épisodes, et Byron a fait lui-même allusion à l'Ugolin de Dante. Cependant les circonstances particulières auxquelles sont dues en mer les disettes de vivres donnent la plupart du temps à ces récits d'embarcations condamnées à la famine un caractère d'étrangeté qu'on ne trouve guère que là. Le hasard impitoyable y lutte avec la Providence.

Dans la soute aux vivres envahie par les eaux on saisit, dans la nuit, à l'aventure, quelques sacs de provisions, et l'on peut tomber par malheur sur ceux que l'eau de mer a déjà avariés. Il dépend du caprice d'une lame que la barrique d'eau douce, salut des naufragés, et qu'avec un labeur et des précautions infinies ils sont parvenus, sur leur épave sans mâture, et malgré le gros roulis, à amener jusqu'à la coupée, descende sans encombre au fond de leur chaloupe, ou qu'elle se crève misérablement le long du bord. Byron a curieusement noté quelques-uns de ces aspects du naufrage.

La plus grande nouveauté de son récit en est le ton. Presque d'un bout à l'autre le narrateur est narquois. Un illustre historien de la littérature anglaise, Hippolyte Taine, a voulu voir dans cette gaieté un raffinement d'esprit diabolique et de curiosité médicale « Pièces en main (il avait sous les yeux une douzaine de descriptions authentiques) il suit avec une exactitude de chirurgien tous les pas de la mort, l'assouvissement, la rage, le délire, l'épuisement, la stupeur ; il veut toucher et montrer la vérité extrême et prouvée, le dernier fond grotesque et hideux de l'homme. »

En réalité, Byron n'est ni si carabin ni si mauvais diable que se le représente l'imagination, volontiers démoniaque, d'Hippolyte Taine. Le plus gros reproche qu'on puisse lui adresser c'est de manquer souvent de goût, de ne pas distinguer suffisamment le comique du macabre, qui ne fait plus rire. Enlevez une demi-douzaine de strophes déplaisantes, il vous reste un récit amusant, animé, dramatique, touchant à l'occasion, et, somme toute, rassurant.

On rencontre parfois, en effet, dans les collections de voyages, mieux encore dans les revues professionnelles, l'ancien *Shipwrecked Mariner*, le *Nautical Magazine*, et dans les colonnes du *Lloyd*, de petits comptes rendus d'accidents de mer, tout simples, tout ternes, point lugubres, tout tranquilles, mais d'où se dégage, à l'insu du narrateur, une telle impression de risque et de péril, qu'ils peuvent faire hésiter au moment de s'embarquer sur un mauvais bateau, quand le baromètre est en baisse et les parages douteux. Mais on peut certes placer à bord des paquebots, dans la bibliothèque des passagers, les aventures de la barque de don Juan, sans craindre d'effarer les touristes même nerveux. Le parti pris de folle surenchère est tellement évident (le résumé ci-dessus n'en donne qu'une faible idée) mal de mer pour commencer, puis bourrasque, puis noyade partielle, puis famine, de famine en anthropophagie, de l'anthropophagie à la folie, de la folie à la privation de la vie et, comme couronnement, noyade du reste des héros, le seul don Juan conservé, bien entendu, pour conter l'aventure, qu'on se dit intérieurement : « Ces choses-là n'arrivent qu'à eux » et que ces banquets de cannibales vont rejoindre dans le domaine de l'exceptionnel le festin de Thyeste ou l'inceste prolongé d'Œdipe.

Le naufrage proprement dit est traité avec plus de cordialité, par conséquent plus de sérieux. Ces matelots espagnols ne font pas mauvaise figure du tout, par ce gros temps, pour des marins au cabotage, charpentiers, hommes des pompes, ceux encore qui, la voie d'eau déclarée, se jettent dans la cale et la débarrassent en un tour de main des ballots et

des marchandises qui l'obstruent pour tâcher d'arriver jusqu'à l'avarie. Signalons, en terminant, un mot qui fait sourire, et ne manque pas cependant de vérité profonde « Tous ces stratagèmes seraient demeurés vains, et ils auraient certainement coulé, en dépit de leurs efforts et de leurs expédients, sans les pompes. Je suis heureux de les signaler à tous les confrères de la marine qui pourraient en avoir besoin à l'avenir, car elles débitèrent cinquante tonnes d'eau à l'heure. Elles auraient été mises hors de service si leur fabricant n'eût été Mr Mann, de Londres. » On croirait d'abord à une plaisanterie, cette sagesse pratique s'exprimant en une stance irréprochable de correction et de platitude. Mais qu'on se reporte au journal du capitaine Benjamin Stout, naufragé sur le trois-mâts *Hercule*, le 16 juin 1796, et cette même phrase s'éclairera de conscience professionnelle et de touchante gratitude : « Les pompes, dit ce brave marin dans son rapport de mer, à l'excellente fabrication desquelles je dois mon salut, ont été construites par Mr Mann, de Londres. » Comme il est fier d'avoir eu sur son bâtiment des appareils aussi robustes, avec de bons clapets, de solides pistons et d'un ajustage irréprochable! Bon travailleur, il tient à décerner un éloge public à ce bon constructeur dont les ouvrages honorent une corporation. Mais il y a plus, cet ouvrier d'élite leur a sauvé la vie. Qu'on médite sur l'hommage que lui rend le capitaine, on y verra poindre toute la noblesse, toute la gravité de l'œuvre qu'accomplissent, jour par jour, ceux dont la tâche est de construire et de gréer des vaisseaux. De leur conscience dépend pour d'autres le salut. Tous ces

hommes du navire, charpentiers, forgerons, cordiers, voiliers, ouvriers de « Mr Mann, fabricant de pompes à Londres », ont vraiment charge d'existences humaines.

C'est ainsi que de hautes leçons de devoir et de fraternité se dégagent à l'occasion de cet épisode de naufrage, et que, par des chemins couverts et insoupçonnés, Byron rejoint par instants l'austère Wordsworth.

XIII

SHELLEY

Par son inquiétude des grands problèmes cosmiques Shelley occupe une place unique dans la poésie anglaise de l'époque romantique. Il faut remonter jusqu'à Milton et, au delà, malgré le beau fragment de Spenser sur l'universel changement, jusqu'à Chaucer, le vieux savant, pour retrouver chez les poètes ces vastes préoccupations. Shelley en fut sans cesse hanté, au cours de sa brève et lumineuse carrière, depuis les visions stellaires de la *Reine Mab* jusqu'au cataclysme libérateur du *Prométhée Déchaîné*.

Du commencement à la fin sa pensée n'a guère varié dans ce domaine élémentaire. A peine observe-t-on quelques perplexités, quelques oscillations, et cette unité, cette continuité de dessein est digne de remarque.

Il y avait, en effet, d'une part, dans ses hypothèses cosmiques, une partie matérielle, stable relativement, soutenue qu'elle était par les calculs et les jugements réfléchis des hommes de science dont il suivait la doctrine. Mais les théories du physicien et de l'astronome ne sont pour le poète qu'un point de départ. Le système de l'univers une fois déter-

miné dans ses grandes lignes, reste à en découvrir la signification profonde. Les cieux annoncent-ils la gloire de Dieu ? Disent-ils vérité ou illusion, sagesse ou hasard ? Sont-ils des cieux cléments ou des cieux irrités ? Ce sont là des questions auxquelles les philosophes essaient de répondre. Ils observent, ils méditent. Ils suivent prudemment l'intelligence, qu'ils ont prise pour guide. Ils vont lentement, pour que la certitude, toujours tardive, puisse marcher à leur côté. L'allure des poètes est toute différente. Non qu'ils méprisent cette sécurité de la pensée philosophique. Ils l'admirent, ils en célèbrent volontiers les belles concordances, les suites harmonieuses. Mais l'impartialité, la froideur volontaire qui l'accompagnent les déconcertent et les inquiètent. Est-il bien sûr que l'intelligence, que la solide et pesante logique, lestée du poids des arguments, puisse, sans un secours d'ailleurs, s'élever jusqu'aux régions des grandes vérités ? Abandonnant l'appareil des raisonnements et des preuves, le poète s'élance à son tour vers le pôle inexploré et plane dans les hauteurs. Il cherche moins le vrai qu'il ne le trouve. C'est par des tressaillements intimes qu'il s'oriente, c'est dans des éblouissements que les certitudes paraissent; plus de solutions imparfaites, plus de doute; l'âme est inondée de vérité. Mais en ces extases surhumaines le cœur s'épuise, l'imagination faiblit. On retombe aux régions inférieures. L'essaim des contradictions revient tournoyer autour de l'esprit déchu. L'erreur et la confusion s'en emparent. La vérité de la veille n'est plus qu'un mensonge brillant. Le poète jette sur lui-même un regard craintif et ne se reconnaît plus; il est homme, il est malheureux.

Shelley, frémissant à tous les souffles, aérien, impondérable, a, dans le domaine des affections particulières, connu de ces chutes brusques, au lendemain des ascensions dans l'azur. Mais, penseur, en présence du grand spectacle universel, il s'est toujours soutenu dans la même sublimité rayonnante. Il s'élève, de quelques coups d'aile chercheurs, en courbes capricieuses et comme hésitantes, mais bientôt il a pris son essor, et pareil à son alouette, il plane, invisible, immuable, dans le tressaillement de son vol et de son chant presque évanoui.

C'est de ces cimes vertigineuses qu'il jette sur le monde un regard émerveillé, sur les mondes plutôt, parmi lesquels la sphère diligente qui porte les hommes n'est qu'un point, tour à tour obscur et lumineux. Dans la *Reine Mab*, une âme de jeune fille, abandonnant le corps pendant les heures du sommeil, s'élève dans le char vaporeux de l'Esprit de l'univers jusqu'au monde innombrable des astres. Autour d'eux gravitent les multitudes étoilées. Des soleils flamboyants, lancés dans l'espace nocturne, laissent derrière eux de longues traces fulgurantes; d'autres, éclipsés, pareils à des croissants de lune, sont baignés de molles lueurs; et tous poursuivent leurs révolutions selon les lois grandioses qui président aux mouvements célestes. Dans le *Prométhée*, la vision du poète descendant des profondeurs de l'abîme stellaire rentre dans le cercle étroit, quoique immense, de l'univers solaire, où parmi les planètes chemine la terre, avec la lune sa compagne. Mais c'est maintenant sur le temps que l'illimité va se reporter. Des rayons illuminent soudain le globe de la terre et l'on voit apparaître les siècles

abolis, ruines humaines et ruines antérieures aux déluges primitifs. De ces deux évocations, infini dans l'espace, infini dans le temps, demeure le souvenir d'une redoutable intersection, sublime, mais où l'esprit cherche en vain à se prendre. Un degré de plus, et l'on tomberait dans le vide indifférent des conceptions mathématiques, voisines du néant. Mais à mesure qu'on se rapproche, lorsqu'au terme de ces immenses traversées l'on atterrit enfin sur le défini, sur une époque, sur une époque humaine, sur un sol habité par des êtres qui ont eu un commencement et qui auront une fin, qui vivent, qui aiment, qui veulent, qui souffrent, le problème des grandes lois se pose invinciblement tel qu'instinctivement les hommes se le posèrent jadis, tel qu'ils ont continué à se le poser, et l'on en revient à l'éternelle question : ce monde est-il fait pour l'humanité ? Y a-t-il harmonie, y a-t-il opposition entre les fins de l'homme et celles de la nature ? Est-elle pour lui l'ennemi, ou lui prête-t-elle le secours de sa puissance ?

La dépendance étroite que Shelley, disciple attentif des philosophes-physiciens du XVIIIe siècle, conçoit entre tous les phénomènes du monde matériel fait qu'on pourrait choisir l'un ou l'autre d'entre eux pour illustrer sa doctrine, aspect des montagnes, mouvements des nuages ou des brumes, souffles des brises, croissance et dépérissement des plantes dans le jardin enchanté où rêve la sensitive : l'on serait toujours au centre du problème. L'immensité des eaux maritimes offre, de ce point de vue, un sujet de méditation d'autant plus vaste et plus fécond que le poète, visiblement troublé par l'énigme des océans, en a cherché la solution en d'audacieuses hypo-

thèses. Les savants ne le suivront pas sans quelque étonnement dans ses spéculations cosmologiques. « Ce qui le caractérise, c'est une certaine vivacité d'imagination, dont les écarts sont communs à tous les moines du Moyen-Age engagés dans les questions de philosophie naturelle. Leur fantaisie était surexcitée de façon maladive par l'impression de tant de grands phénomènes inexpliqués, et par l'impatience inquiète avec laquelle ils tendaient à la solution des problèmes mystérieux » dit quelque part l'auteur du *Cosmos* en parlant de Roger Bacon. Les astronomes modernes reprendraient volontiers ces paroles de Humboldt pour les appliquer à Shelley. Ils ne refuseraient d'ailleurs au poète ni leur sincère estime pour l'hommage enthousiaste qu'il rendit à leur science, ni leur profonde admiration pour le rayonnement de poésie dont il l'a à jamais illuminée.

Les marines de Shelley sont en petit nombre, et presque toutes se ressemblent. Leur examen confirmerait les conclusions auxquelles conduit une étude de ses paysages, même de ses paysages de nuées. Il semble avoir peu retenu (mais ce peu est de l'exquis) parce qu'il a peu vu. Non qu'il ait peu voyagé, car une sorte d'impatience fébrile l'a porté de place en place, d'objet en objet, insaisissable, jamais fixé, aujourd'hui à Londres, demain en Ecosse, au pays de Galles, dans la région du Snowdon, en France, en Angleterre, en Suisse, en Italie, et qui sait vers quelles rives helléniques et orientales ses pérégrinations l'eussent conduit si la mort ne l'eût prématurément entraîné vers les sombres bords. Malgré la variété d'aspects que lui prodigua la

nature, il n'a guère aperçu, peut-on même dire choisi, que quelques traits, dont il a composé ses décors fantastiques mais très restreints. Celui qu'il préfère entre tous c'est une grotte de rochers, ou une ruine, à l'ouverture de laquelle flotte un rideau de plantes chevelues. Par la brèche, le regard découvre un pan de ciel qui s'étoile la nuit, et que traverse quelque surprenant météore. C'est dans une retraite verdoyante,entourée de rochers qu'Alastor,poète éperdu, vient contempler une dernière fois la nature et exhaler son dernier chant. C'est dans une grotte marine que Cythna, libératrice des femmes de l'Orient, est enfermée par un plongeur éthiopien, qui, s'enfonçant avec elle dans les eaux, la dépose dans cette prison crépusculaire, et repart silencieux par le même chemin. Dans l'*Epipsychidion*, l'île heureuse, la Cythère vaporeuse où le poète convie l'amante de ses rêves, offre de toutes parts le mystère de ses cavernes naturelles.

De même ses horizons marins présentent, la plupart du temps, la vision d'un calme subit alternant avec une tempête subite. Dans la *Reine Mab*, le soleil descend doucement dans l'océan sans rides. Fin de jour, exquise et lumineuse. Le lendemain matin, les eaux s'assombrissent de gros nuages. Le tonnerre gronde au loin. La tempête escortée d'éclairs surgit, fait rage, déchire les entrailles de l'océan. Au début de la *Révolte de l'Islam,* le poète escalade les pentes abruptes d'un haut promontoire d'où il domine l'immense perspective. La houle écume et gronde. Calme momentané. Soudain, au-dessus des flots, retentit un coup de tonnerre répercuté par les échos, et, de toutes parts, surviennent de grandes masses

de brume, voilant le soleil qui se levait de leurs ombres difformes. Tout est nuit. Après un effrayant moment d'attente la tempête se déchaîne. Le ciel est un déluge de flamme, au-dessous duquel les eaux, fouettées par la rafale, bouillonnent fulgurantes. Les vagues se dressent toutes droites, dans un tournoiement d'éclairs, de grêle et de ténèbres. Mais de son souffle irrésistible l'ouragan a fait une brèche dans l'épaisseur des nuages. Un peu de ciel bleu paraît dans les hauteurs, et les nuées y dessinent de délicats réseaux. Les masses ténébreuses se dispersant, le champ d'azur s'agrandit; un majestueux croissant de lune, d'où se détachent des flocons de brume, y passe lentement. C'est alors que sur l'horizon céleste paraît d'abord un point, puis une tache qui se meut, s'élargit, et le regard distingue le tourbillon de deux êtres aux prises, l'aigle et le serpent symboliques dont la lutte se prolonge pendant toute la journée. Au crépuscule l'aigle s'enfuit et avec lui la tempête. On voit seulement, sur le disque du soleil couchant, des cimes mouvantes de vagues, dont la rumeur trouble encore quelque temps le calme de la nuit.

Enfin, dans cet étrange fragment, *Vision marine*, sorte de songe pénible, un navire, tel celui de l'*Ancient Mariner*, a été pris par les calmes équatoriaux et il est demeuré deux grands mois immobile. Des brouillards couleur de plomb montent de l'océan, répandant une odeur pestilentielle. Les hommes tombent l'un après l'autre. Il n'en reste plus que sept. Un orage terrible survient, qui foudroie six d'entre eux, et transperce le septième d'un éclat de chêne arraché au navire. Les éclairs se succèdent

sans relâche. Des globes de feu pleuvent, et viennent fracasser la mâture et les ponts. Les pyramides des vagues en sont embrasées. Parmi les sombres vapeurs qui déferlent alentour on perçoit les colonnes noires et animées des trombes. L'ouragan donne l'assaut au chaos des eaux et des nuées. Il renverse à l'horizon les piliers de nuages qui semblaient soutenir le dôme de la tempête. Les parois de l'énorme édifice s'écroulent et laissent entrer les rayons du soleil levant. Le plafond de nuée s'évanouit et le calme profond du ciel bleu apparaît. Bientôt la mer, encore frémissante, s'apaise, s'adoucit, n'a plus qu'un grand frisson de tendresse. D'étranges détails viennent ajouter ici à l'effroi de cette tempête des horreurs de mauvais rêve. L'équipage disparu, il ne reste plus, en effet, sur ce bâtiment démâté, déjà presque submergé, qu'une femme éblouissante de beauté, tenant un jeune enfant sur son sein. D'autre part deux tigres, enfermés dans la cale, et qui avaient rompu leurs liens quand l'eau commençait à monter dans le navire, sont venus se réfugier sur le pont. L'un se débat dans les enlacements d'un reptile marin, qui l'a saisi et qui l'étreint désespérément. Fait divers maritime ou début d'allégorie, on ne sait, car le fragment s'arrête quelques lignes plus loin, au moment où des sauveteurs délivrent et recueillent la femme et son enfant, la mer étant maintenant complètement calmée.

Ces tourmentes Shelleyennes sont des tempêtes d'exception. Déchaînement soudain, inexplicable, rafale énorme, mais de courte durée, accompagnée d'orage et de coups de foudre redoublés, on peut passer des années sur les bords de la Manche, de la

mer du Nord et de la mer d'Irlande, les seules que connût Shelley jusqu'à son voyage d'Italie, sans être une seule fois témoin d'un tel concours de circonstances. En automne, en hiver, parfois aussi au printemps, les coups de vent du sud et du sud-ouest, longuement préparés, se succèdent de mois en mois, avec leur prélude de calme et de tristesse, les bords de l'horizon perdus dans la brume, le ciel blême, bas, opaque; puis la brise se lève, augmente, et, bien établie, souffle avec la même force pendant des jours et des semaines, aveuglée de pluie fine, reprenant tout au plus haleine, à de rares intervalles, tandis que la mer, agitée sur les côtes, demeurée grosse au large, n'a même pas eu le loisir d'apaiser la violence de ses vagues que déjà recommence la tempête. De grosses averses de pluie, de grêle, parfois de neige avec le passage au nord et la fin du coup de vent, mais point d'éclairs, point de tonnerre. D'étranges coïncidences ont-elles ramené ces rafales et ces orages d'été toutes les fois que Shelley se trouva sur les bords de l'océan ? N'a-t-il conservé qu'un seul de ces souvenirs, empreint dans sa mémoire de façon ineffaçable, qu'il se plut à évoquer en toute saison, et sur lequel il médita ? Telle fut en tous cas sa vision, immuable, de la mer.

Il dut y ajouter plus tard quelques traits empruntés à cette tempête du Léman dans laquelle il faillit périr avec Byron, et dont celui-ci s'est inspiré dans son *Childe Harold*. Mais, bien avant cette date, on peut remarquer à quel point le décor habituel des lacs, des fleuves et des rivières vient, dans l'œuvre de Shelley, mêler ses détails à ceux du paysage marin. Alastor, promenant sa mélancolie et ses vai-

nes recherches à travers tous les lieux consacrés de l'Orient, Athènes, Tyr, les ruines de Jérusalem, les pyramides d'Egypte, l'Arabie, la Perse, les vallées les plus retirées du Caucase, parvient enfin aux rives Chorasmiennes. Une pauvre nacelle abandonnée ondule près de la berge. Un instinct secret révélant au poète que la mort choisit volontiers pour séjour les cavernes du populeux Océan, il s'élance dans la barque, sans souci des planches disjointes, déferlant comme voile le manteau qui l'enveloppe. Le vent qui souffle de terre, noircissant les vagues, l'emporte au large. Cinglées par la rafale les vagues allongent leurs cous démesurés, se tordent et écument. Le voyageur serein, la main au gouvernail, poursuit sa course vertigineuse dans ce désert farouche. La nuit survient. Aux clartés de la lune paraissent les cimes du Caucase dont les sommets glacés brillent parmi les étoiles. Une caverne est béante. Sous le souffle de la brise la frêle embarcation s'y engouffre, tournoie, gravit, poussée par le flot qui monte, les étages des couloirs de rocher jusqu'au moment où elle flotte paisiblement entre les rives gazonnées d'une rivière, sur des eaux calmes.

Dans la *Révolte de l'Islam*, après la tempête et le combat indécis de l'aigle et du serpent, une jeune femme d'une merveilleuse beauté s'avance sur la grève. Son esquif échoué attend la marée. C'est un canot de forme étrange, sans voile, recueillant le souffle des brises impalpables au creux de sa proue recourbée, proue magique dont la trame subtile fut ourdie des substances les plus délicates. Le flot monte. Le poète prend place à côté de la jeune femme dans la barque qui s'élance sur l'océan. Ils

voient décroître derrière eux les hautes montagnes qui dominent la plage. Bientôt ils découvrent au loin, encerclant l'horizon, de vastes entassements de glaces polaires aux reflets de saphir. Ils se frayent un passage à travers cette barrière par des chenaux mystérieux. Parmi des îles verdoyantes le Temple de l'Esprit se dresse majestueux. C'est le but de leur course : ils débarquent aux degrés d'ivoire sculpté qui conduisent au sanctuaire.

Ces traversées, leur décor, et surtout le détail de la navigation, éveillent l'idée de mers continentales, protégées, et encore plus, malgré le fantastique de la tempête ou de la banquise, celle d'eaux calmes, fluviales, lacustres en des zones tempérées. Même si l'on ignorait que pendant ses séjours au pays de Galles, aux bords de la haute Tamise, en Italie, Shelley passait des journées entières en canot, à se laisser dériver au gré du courant, à voir fuir les berges, ou bien encore, étendu au fond de sa barque, à considérer les eaux et les nuages, la forme de ses embarcations de haute mer, l'aisance et la rapidité de la course, les vagues, aisément surmontées par un léger esquif et une voilure de fortune, les rives toujours proches, verdoyantes, parfumées de senteurs forestières, rappelleraient invinciblement la sécurité et la douceur des lacs et des cours d'eau familiers.

Si le poète, éperdu d'infini, s'élance par les vastes étendues océaniques, il revient tout de suite aux scènes agrestes, aux prairies, aux forêts et aux monts. Pourquoi ces retours infaillibles ?

C'est que la solitude des mers et leur violence le désolent et l'inquiètent.

Désert sans limites, à travers lequel on erre pen-

dant des jours et des nuits sans que jamais une terre vous accueille et vous sourie, sans rien pour égayer la mélancolie du voyage que le fracas des eaux et le grondement des rafales, la mer est le séjour de la lassitude d'âme et du découragement. Ses plages mêmes sont infécondes et douteuses. Elles conviennent aux ruines et à la désolation humaines. Le souffle de la rafale y vient bruire la nuit autour des pans de mur et des fûts de colonne brisés. Tout est tristesse. Il faut redouter l'offre de ses anses. Même dans ces calmes retraites on a le pressentiment de quelque funeste réveil. Les vagues s'agitent aux fentes des rochers, flairant les tempêtes prochaines. Si vous cherchez la paix de l'âme éloignez-vous de ces bords, et, comme le sage vieillard qui, dans la *Révolte de l'Islam,* vient délivrer le héros Laon, choisissez pour ermitage quelque ancienne demeure, reflétant ses ombrages aux eaux pensives d'un étang.

Renoncer à la mer ? Et pourtant n'est-elle pas la grande séductrice, irrésistible, quand on bannit du souvenir le sinistre et l'effrayant ? Halètement voluptueux des ondes aux rayons d'un soleil d'été ou sous la fraîcheur de la lune, splendeur des couchants, murmures nocturnes, mystère inviolé...

C'est ainsi que tour à tour attiré et repoussé par le flot du large, le poète conçut un séjour idéal au sein de quelque mer italienne ou hellénique, limitée, semée d'îles, avec des montagnes à l'horizon. Déjà, délaissant l'océan et la stérilité des mers septentrionales, il était allé d'instinct vers la Méditerranée, humaine, riche de souvenirs antiques, hospitalière, offrant, après quelques brèves journées de navigation, la vue et l'abri de ses golfes et de ses

anses, parée de belles cités, bordée de riches campagnes. Ses parages d'élection seront les eaux péninsulaires où la barque va sans effort de rive en rive, d'île en île, et c'est dans la mer d'Ionie qu'il a placé les mystiques demeures de son *Epipsychidion*. Là les flots azurés ignorent l'écume des tempêtes. Des alcyons y déposent leurs nids autour d'îles fortunées. Il en est une, entre toutes délicieuses, belle comme une épave de paradis. Ses hâvres sont d'accès périlleux, mais seulement pour en éloigner le navigateur indiscret. Les eaux bleues lui font une ceinture toujours changeante de rumeurs et de reflets, baisant les sables tamisés au seuil des cavernes chenues, et les brises, errant sur les grèves, ondulent aux ondulations des courants. Les tempêtes qui vont au loin chanter les psaumes du tonnerre, s'écartent au passage, laissant au milieu de leurs nuées de vastes étendues de ciel bleu, ou se dissolvant en bienfaisantes rosées. Verdures, parfums, palpitation des prairies, grandes salles de feuillage, et au centre de l'île, une ruine merveilleuse, reste d'une demeure qu'aux siècles disparus, avant la naissance du mal, quand le monde était encore dans sa première et innocente nouveauté, un Roi des Mers, compatissant et sage, éleva pour celle qu'il aimait. Le jour elle s'illumine de fleurs épanouies, la nuit elle est constellée d'astres, tandis que la terre et l'océan sommeillent enlacés, rêvant d'ondes, de fleurs, de forêts et de nuées.

Vision de songe, mais l'esprit qui veille perçoit, même sur ces bords privilégiés, de funestes rappels du mal, toujours présent à la surface des mers. Ces

tempêtes, dont vient de passer l'essaim, et qui s'épandirent sur l'île en fraîches ondées, ne sont-elles pas allées se déchaîner au loin sur l'océan et renouveler la lutte inégale et affreuse de l'homme avec le flot. De même ce vent d'ouest, dont la puissance et les profondes harmonies font tressaillir le poète, ne se contente pas seulement de chasser devant lui le troupeau effaré des feuilles de l'automne, ni d'épouvanter sous les ondes les algues qui blêmissent. La destruction l'accompagne. Avant de venir agiter sur ces rives les herbes de la plage et les forêts des collines, il a déjà, par delà les péninsules et les mers qu'elles abritent, entassé au large les unes sur les autres des montagnes de vagues. C'est le Mal qui triomphe. Aux moments mêmes où l'homme voudrait, parmi le rêve, oublier l'existence du fléau, les cataclysmes, les grandes catastrophes marines qui surgissent, lui proclament qu'il vit au milieu d'éléments acharnés à sa perte, conjurés pour l'anéantir.

Les sophismes familiers des penseurs du XVIIIe siècle, que Shelley reprit si volontiers, s'émoussent sur ces arguments de granit. « La nature, disaient-ils, est bonne, fut bonne, mais l'homme, ou plutôt quelques hommes, ont tout corrompu. » Lorsqu'on parle d'erreur ou de tyrannie, il est encore assez facile de rassembler en quelque élite malfaisante, rois, prêtres, magistrats, guerriers, les germes de toute imposture et de toute violence. On peut même étendre leur influence néfaste à la nature physique, qu'ils ont, dans une certaine mesure, enlaidie et dégradée. La peste est fille de la guerre. Autour des cités démesurées qu'ils ont fait construire, rôdent

toutes les maladies et toutes les corruptions. Mais voici, au delà des terres, un immense domaine sur lequel l'homme n'a presque aucun pouvoir, et qui couvre à lui seul plus des trois quarts du globe. L'homme y passe sans y laisser de traces. On n'y trouve aucun monument durable de l'orgueil ou de l'erreur humaine, ni villes, ni palais, ni temples, ni prisons. La nature y conserve sa pureté primitive. Or on y découvre tous les signes d'une implacable cruauté. Ces vagues sont épouvantables dans leur démence, plus épouvantables encore si leur violence est calculée.

Pas une particule des ondes, dit le philosophe, pas un atome d'écume qui n'agisse comme il doive, comme il devrait agir, même lorsque l'élément présente toutes les apparences du désordre et de la confusion. Nulle part ne règne le hasard. Le naufrage s'explique rigoureusement. Il a ses raisons immédiates, inéluctables, dans les circonstances qui le précédèrent dans le temps, et dont on pourrait, avec une science infinie, retracer l'inévitable succession. Pauvre consolation offerte au marin naufragé, qui, rejeté à moitié mort sur quelque grève aride, voit les débris de son vaisseau roulés vers la côte avec les cadavres de ses compagnons. Si la perte de ces malheureux (et l'on sait bien que la vague ne fait point de distinction entre l'innocent et le coupable) est une conséquence des lois qui président aux mouvements des flots, l'acte cruel n'a plus l'excuse du caprice. Toute préméditation s'y joint, et c'est le plus profond de la nature marine qui émerge en ces sauvages attentats. Perspectives désolantes, s'il est vrai qu'il en fut ainsi, qu'il en sera toujours ainsi,

depuis et jusqu'à des temps qui pour nous équivalent à des éternités.

Il est un refuge contre cette tristesse : renier la nature. Deux principes sont en présence, nature et morale, celle-ci ayant son sanctuaire dans le cœur de l'homme. Nous sommes entourés d'un univers étranger à toute bonté, véritablement inhumain. Rentrons en nous-mêmes, comme en notre temple et notre refuge, et n'ayons pour le reste qu'indifférence et que dédain.

Le remède est héroïque, mais d'un héroïsme de désespéré. C'est renoncer à la partie la plus vivante de soi-même, celle qui admire, qui s'épanche, qui rêve, qui communie naïvement avec la beauté des choses naturelles. Ce désespoir à peine déguisé sous les apparences d'un stoïcisme ou d'un christianisme mal entendu, est une sagesse d'âme meurtrie ou maladive.

L'âme saine et sereine se tourne instinctivement du côté de la vie et de l'espoir. Elle a confiance en l'homme tout entier. Le passé la rassure ; si parfois elle s'en attriste, déjà le présent la console, et que de ravissements les temps futurs tiennent en réserve. L'histoire est un progrès jamais interrompu. Individus, peuples, générations sont en marche vers des destinées toujours plus lumineuses. L'immense caravane peut à l'occasion traverser des déserts, mais les oasis sont fréquentes, la terre promise certaine.

L'homme sera-t-il seul à s'avancer ainsi vers plus de perfection ? Sans doute il peut, dans une certaine mesure, associer la nature à l'œuvre rénovatrice. S'il a pu parfois la corrompre, il peut aussi la purifier, la maîtriser, la plier aux desseins bienfaisants.

L'ancien mythe de Prométhée dompteur du feu, façonnant les métaux, domestiquant les animaux, tournant à son utilité la violence même des éléments, exprime de façon saisissante cet asservissement salutaire de la nature par l'homme. Mais les facultés humaines ont leurs limites. Il semble que si la nature ne met spontanément au service du bien, c'est-à-dire du mieux, les forces colossales dont elle dispose, et sur lesquelles l'homme a si peu d'empire, la grande œuvre demeurera à jamais imparfaite.

Moitié raisonnement, moitié intuition, par des voies qu'on devine et qu'on discerne tour à tour, Shelley en est ainsi venu à concevoir ces grandes espérances cosmologiques, formulées avec précision dans le poème de la *Reine Mab,* jamais abandonnées, exprimées enfin avec toute la magnificence de la poésie lyrique dans la seconde partie du *Prométhée Déchaîné.* Au temps où, encore adolescent, il lisait à l'université quelques fragments astronomiques, entre autres les parties les plus accessibles du *Système du Monde* de Laplace, il avait rencontré dans la doctrine des savants modernes un détail qui l'avait frappé, et sur lequel il médita longuement dans la suite. L'observation et le calcul démontraient en effet que l'obliquité de l'axe de la terre sur le plan de l'écliptique, à laquelle est dû le phénomène des saisons, avait diminué graduellement au cours des siècles. Ce déplacement de l'axe terrestre n'était-il dû qu'à un mouvement oscillatoire contenu dans de faibles limites ? Ainsi le pensaient la plupart des savants. Mais il était permis aussi de concevoir un progrès continu de l'axe vers la perpendiculaire. Les témoignages de la géologie, de la

mythologie, et même de l'histoire, convenablement interprétés, pouvaient être invoqués en faveur de cette seconde hypothèse, plus séduisante peut-être pour l'imagination que les retours périodiques d'un insensible balancement. Shelley, y découvrant une magnifique confirmation de ses idées, l'adopta avec enthousiasme.

Pour un observateur impartial et désintéressé, elle ne portait en soi rien qui pût grandement altérer la sérénité d'un philosophe. Ce relèvement graduel de l'axe terrestre avait en effet pour conséquence une diminution progressive de la différence de durée qui existe, dans l'état actuel du système solaire, entre les jours et les nuits, jusqu'au moment où, le plan de l'équateur se confondant avec celui de l'écliptique, les jours et les nuits deviendraient égaux durant toute l'année sur toute la surface du globe. Les rayons du soleil étant alors, pour chaque point de la planète, constamment dirigés sous un même angle à la même heure de la journée, on ne connaîtrait plus sur la terre aucune différence de saison. On pouvait également prévoir, avec la transformation des climats, d'importants changements dans le régime des vents, des eaux, des marées, affectant sensiblement le règne végétal, et par suite les espèces animales. Mais la terre, dans son ensemble, serait-elle en progrès ? On pouvait hésiter à l'affirmer. En somme, la quantité de chaleur qu'elle recevrait du soleil demeurerait à peu près la même. Elle serait seulement répartie d'autre façon. Les saisons cesseraient d'être consécutives, mais on les retrouverait permanentes dans les trois zones, été perpétuel aux régions équatoriales, tout au moins aussi redoutable

que celui d'aujourd'hui, printemps ou automne perpétuel dans les zones tempérées, où l'alanguissement et la satiété seraient peut-être à craindre, enfin hiver inexorable, journées misérables de soleil bas et froid, de ténèbres visibles, à mesure qu'on s'approche des pôles.

Mais le poète, dans les transports où le jettent ces grandioses visions — la terre intelligente, en marche vers un terme marqué de toute éternité, l'étoile du nord, dont la morne lueur lui servit si longtemps de fanal dans sa course, rejetée dans la multitude indifférente des astres, et de bienfaisantes constellations lui succédant au pôle, — a projeté sur le globe futur le rayonnement de ses espérances.

Refaisant en sens inverse le travail des archanges Miltoniens qui, en punition de la faute originelle inclinèrent l'axe colossal et, par de mystérieux déplacements, dont la raison n'a point pénétré le secret, firent d'une terre de délices le séjour des hivers et des chaleurs torrides, il comble la planète régénérée de ces félicités et de ces harmonies que des songeurs abusés plaçaient à l'aurore du monde, et qui doivent être le prix de sa séculaire persévérance. Toute la terre tressaille de vie. Les déserts tropicaux connaissent la douceur des ondées rafraîchissantes. Les glaces boréales se dissolvent au souffle attiédi des brises.

Les continents s'émerveillent de leurs propres métamorphoses; plus prodigieuse encore est l'œuvre qui s'accomplit au sein des grandes eaux. La Lune, vivifiée, préside comme autrefois au retour des mois et des marées, mais son action, ni celle du Soleil, n'ont jamais plus cette conséquence terrible,

la tempête. Les flots sourient sous le regard bienveillant des deux astres. L'ouragan, le typhon et la trombe ont rejoint dans les ténèbres du néant les fléaux dévastateurs, songes pénibles de la terre. Tout est calme, tout est apaisé.

Cependant l'océan, même favorable, est encore solitude et tristesse. Or voici que de toutes parts, envahissant son domaine, surgissent de ses profondeurs des continents nouveaux, des presqu'îles, des archipels fortunés. Des senteurs de prairies, apportées par la brise, viennent flotter au-dessus de ses rivages. Sur les berges marines de grands arbres feuillus épanouissent leurs rameaux qui se reflètent dans les ondes : la terre n'est plus qu'un jardin enchanté.

Dans le *Prométhée Déchaîné* l'antique Océanos lui-même annonce au lumineux Apollon l'avènement du royaume de paix et d'innocence. Il n'a plus à redouter, comme aux temps Eschyliens, la colère soupçonneuse de Zeus. Le cruel tyran a été précipité dans l'abîme où sont descendus avec lui le crime, l'esclavage, le gémissement et le sanglot. Les deux puissantes divinités des airs et des eaux peuvent maintenant se réjouir dans leur cœur. Elles échangent quelques paroles ailées, jettent un regard serein sur la terre libérée des craintes séculaires, sur le ciel bleu, sur la mer bleue, puis se séparent, Apollon reprenant son périple diurne, tandis qu'Océanos retourne vers les flots :

L'abîme retentissant me rappelle pour lui donner sa pâture
De calmes azurés dans ces urnes d'émeraude
Qui, à jamais remplies, se tiennent près de mon trône.
Là-bas les Néréides, sous l'onde glauque,

Ondulant au souffle des courants qui les portent,
Leurs bras blancs soulevés au-dessus de leur chevelure ruisselante
Où se mêlent guirlandes et couronnes d'algues étoilées,
Se hâtent, et vont orner la joie triomphale de leur sœur.
(On entend une rumeur de vagues)
La mer n'a pas eu sa pâture; elle est affamée de calme.
Paix, monstre; me voici.

On ne revoit plus Océanos après cette courte apparition. A la fin du drame, Démogorgon, l'Esprit en qui se résument toutes lois et toutes destinées, convoque les puissances et les dominations de l'univers pour la proclamation des béatitudes éternelles. Il s'assure que tous reçoivent son message : Orbe de la Terre, Lune, Démons et Dieux des Soleils et des Etoiles, ceux qui font leur séjour des déserts infinis qui s'étendent au delà des espaces constellés, Génies des mondes disparus et des mondes renouvelés, hôtes de toutes consciences lumineuses ou obscures, âmes de toute vie corporelle, Dieux de l'éclair, du vent, du troupeau indompté des brumes et des nuées.

Océanos n'est pas nommé, et cet oubli n'étonne point.

C'est qu'il est bien déchu de son ancienne puissance dans l'univers que prophétise le poète. Les sages et les penseurs s'étaient jusqu'alors contentés de lui faire ravir par les continents le quart de son domaine originel. La terre a maintenant poursuivi ses conquêtes, et les eaux ont reculé. L'océan Shelleyen n'est même plus ce fleuve dont les replis enserraient le monde. Il circule parmi les habitations des hommes, dompté, entravé, utile. Plus de déchaînements diluviens comme à l'aube de la création, plus de ces grands retours d'énergie sauvage aux

équinoxes et dans les tempêtes hivernales, l'innombrable armée des vagues soulevée, l'assaut donné aux rivages dans l'ébranlement de toute la nature. Ses ondes sourient, lacustres, dociles, et dans ce sourire soumis de l'océan Shelleyen il y a toute la tristesse du crépuscule et du néant.

Qu'il fût prématuré, et peut-être téméraire, de sonner le glas des colères océaniques, les circonstances dans lesquelles périt l'auteur du *Prométhée* le confirmèrent tragiquement.

L'année qui suivit la publication du poème, Shelley s'était établi à Pise. Il y avait pour voisin Byron. D'autre part, il ne tarda pas à se former autour du poète et de sa famille tout un petit cercle d'amis, parmi lesquels un officier, le capitaine Trelawney, qui, après de nombreuses aventures dans les pays lointains, était venu rejoindre à Pise quelques intimes. Peu après son arrivée on projeta quelques sorties en mer, dans les environs. Shelley avait souvent canoté sur l'Arno et le Serchio, mais c'était une navigation peu sérieuse. Il n'avait pour toute embarcation qu'un informe youyou à fond plat, bon tout au plus pour la rivière, et qui même une fois y chavira. Shelley résolut donc de se faire construire un petit yacht qui pût tenir la mer. Byron, séduit par cette perspective de croisières au large, et dont l'amour-propre de navigateur était en jeu, décida de se faire construire lui aussi un bâtiment. Pratique, il arrêta le plan d'une goëlette pontée, robuste et maniable. Un habile charpentier de marine se chargea de l'exécution. Le bateau fut nommé le *Bolivar* en l'honneur du libérateur de la

Colombie. Ce fut à son bord que, quelques années plus tard, le poète se rendit à Gênes, d'où il passa sur le navire qui le conduisit en Grèce. Mais Shelley, probablement hanté de poétiques visions, avait énergiquement repoussé pour son compte toute idée de bâtiment ponté. Un ami de Trelawney, le capitaine Roberts, à l'expérience duquel Byron avait déjà eu recours, lui énuméra les inconvénients et les dangers d'une embarcation ouverte. Le poète ne voulut rien entendre, imposa son modèle auquel le constructeur dut se conformer. Achevé, le petit yacht, gréé à la Torbay, n'était dépourvu ni d'élégance ni de qualités nautiques; il avait belle allure, bien que, par forte brise, il donnât un peu trop de bande. Byron aurait voulu qu'on l'appelât le *Don Juan*. Shelley accepta d'abord, puis, réflexion faite, changea ce nom de mauvais augure en celui d'*Ariel*. L'équipage ordinaire se composait du poète, d'un de ses amis Williams, et d'un jeune matelot anglais, Charles Vivian, le seul marin sérieux du bord. Williams entendait assez bien la manœuvre, mais il était nerveux et manquait de coup d'œil. Quant à Shelley, le rôle de contemplateur lui suffisait, bien qu'on lui confiât parfois la barre, non sans quelque hésitation.

L'été de cette année-là étant à Pise d'une chaleur intolérable leur petite société se transporta au bord de la mer, sur la baie de la Spezzia. Favorisé par la brise Shelley passa sur l'*Ariel* de délicieuses journées. L'arrivée à Pise d'un autre de ses amis, l'essayiste Leigh Hunt, âme charmante et naïve, quoique d'essence moins subtile, promit pour les jours à venir encore plus de douceur et de cordialité. Shelley alla lui souhaiter la bienvenue, puis se rendit en

voiture de Pise à Livourne, où l'*Ariel* l'attendait pour le ramener à Lerici, soit une traversée d'une quarantaine de milles.

Ils mirent à la voile vers trois heures de l'après-midi. On ne les vit pas sortir du port sans quelque appréhension. Depuis plusieurs jours le temps avait été d'une sécheresse exceptionnelle. On avait même, dans les campagnes, fait des prières et des processions pour obtenir de la pluie. Une chaleur lourde, inquiétante persistait. A peine l'*Ariel* avait-il pris la mer qu'une brume épaisse s'éleva, l'enveloppa et presque aussitôt une de ces terribles bourrasques dont Shelley avait été comme fasciné toute son existence se déchaîna sur la côte, avec son escorte de pluie diluvienne et de coups de tonnerre, soulevant et entrechoquant les uns contre les autres les bateaux et les barques du port, bien qu'on eût en hâte doublé les amarres, et blanchissant la mer d'écume. La tempête se dissipa aussi vite qu'elle était survenue. Une demi-heure plus tard le temps était serein, la mer apaisée, mais l'*Ariel* avait disparu. L'océan, coupable, ou complice de la perfidie des hommes, l'avait éventré en lançant contre lui l'étrave d'une felouque qui faisait route dans ses eaux, et il s'était enfoncé avec son équipage.

Nul n'ignore l'épilogue : le corps du poète retrouvé quinze jours plus tard sur la grève, le bûcher élevé par les soins de Byron, Leigh Hunt et Trelawney, le cœur seul demeuré intact, les cendres recueillies et déposées au cimetière de Rome, non loin de celles de Keats.

Le capitaine Trelawney ajouta à l'épitaphe les

quelques lignes de la chanson d'Ariel, dans la *Tempête* de Shakspeare :

Rien en lui qui ne s'évanouisse
Sans métamorphose marine
En quelque précieuse et étrange chose.

L'intention est touchante, mais l'allusion mensongère. L'Océan n'avait pas voulu reconnaître le poète comme sien, et l'avait rejeté après l'avoir anéanti.

XIV

ENOCH ARDEN OU LE RETOUR DU MARIN

Les aventures du marin, revenant au foyer après une longue absence, ont, depuis les origines de la littérature, séduit les auteurs de fiction. Il paraît que les anciens possédaient toute une collection de poèmes consacrés au retour des guerriers grecs, après la prise de Troie. L'Odyssée nous donne quelque idée des épisodes dont ces épopées conservaient le souvenir. Après des relâches prolongées chez différentes peuplades de la Méditerranée, Ulysse trouve son petit domaine d'Ithaque assiégé de voisins indiscrets qui prétendent à la main de la vertueuse Pénélope, et qui, en attendant qu'on agrée l'un d'entre eux, festoient aux dépens de l'héritage du maître. On sait comment, à l'aide de son grand arc, le héros envoya chez Pluton ces hôtes peu désirables. D'autres, non moins illustres qu'Ulysse, furent moins heureux que lui. Agamemnon, pris au filet et égorgé dans son bain, a terni pour jamais la gloire de Clytemnestre. L'infortune du Roi des rois, tragédie finale à part, semble avoir eu des pareilles en plusieurs autres lieux du Péloponnèse. Fénelon, très au fait de ce qui se passa dans ces époques lointaines, nous parle, dans son *Télémaque*, de la ville de Tarente : Phalante la

peupla, dit-il, en ramassant dans la Laconie un grand nombre de jeunes gens nés des femmes qui avaient oublié leurs maris absents pendant la guerre de Troie.

L'histoire d'Enoch Arden, que Tennyson conta il y a un demi-siècle, continue cette tradition.

Le récit en tient en peu de mots.

Dans un petit village de la côte, trois enfants grandissent ensemble : Annie Lee, Philippe Ray, fils unique du meunier, et un orphelin fils de pêcheur, Enoch Arden. Philippe Ray est un timide; il aime Annie Lee sans rien dire. Enoch, un peu plus hardi, se déclare, et on le paye de retour. Il fait des économies, songeant au ménage futur, travaille comme marin-pêcheur, puis comme matelot au long-cours, s'achète une barque, se monte une petite maison dans le village, épouse Annie Lee et ils sont heureux.

Les sept premières années s'écoulent sans nuage. Enoch gagne largement sa vie en vendant du poisson qu'il porte lui-même aux environs. Il leur naît une petite fille, puis un garçon. Ils font de beaux projets.

Puis viennent les malheurs. Enoch tombe d'un mât et se casse une jambe. Leur troisième enfant est malingre. Enfin un adroit concurrent enlève à Enoch le commerce du poisson dans le voisinage.

Enoch finit par accepter l'offre d'un de ses anciens patrons qui l'engage comme bosseman sur un bâtiment en partance pour la Chine. Il vend sa barque, monte, avec le produit de la vente, une petite épicerie pour Annie. Le jour du départ arrive; ils se font leurs adieux. Le lendemain il a pris le large.

Annie reste seule. Sa petite épicerie ne réussit pas du tout. Elle n'entend rien au commerce, revend moins cher qu'elle n'achète. Les mauvais payeurs la grugent. Elle a beaucoup de soucis. Autre malheur, elle perd son troisième enfant. Les deux aînés s'élèvent comme ils peuvent.

Alors intervient Philippe Ray, maintenant propriétaire du moulin, et toujours célibataire. L'absence d'Enoch se prolongeant, il offre ses bons offices, envoie à ses frais les deux enfants à l'école, leur achète leurs livres de classe. Par eux il fait de temps à autre parvenir à Annie quelques cadeaux appréciés, fleurs, produits de son jardin, gibier, la plus pure farine de son moulin. Les enfants l'adorent, l'appellent papa Philippe.

D'Enoch, pas de nouvelles. Dix ans se passent. Il est maintenant hors de doute qu'il a fait naufrage et qu'il ne reviendra jamais.

Philippe prend alors la résolution à laquelle on s'attendait. Il demande Annie en mariage. Elle refuse faiblement; il insiste. Elle veut réfléchir encore un an, puis encore six mois. Enfin, les racontars des mauvaises langues aidant, et malgré l'incertitude dans laquelle la jette une prédiction de sa bible ouverte au hasard, elle épouse Philippe en secondes noces. La naissance d'un enfant lui rend sa tranquillité d'esprit.

On a déjà deviné qu'Enoch n'était pas mort. Il avait fait naufrage à son retour de Chine et s'était refugié dans une île déserte avec deux autres survivants. L'un avait succombé après avoir langui pendant cinq ans; l'autre était mort peu après d'un coup de soleil. Enoch était resté seul pendant cinq autres années.

Sur ces entrefaites un bateau vient faire l'aiguade dans l'île. Il recueille le naufragé, le ramène au pays, et le patron pousse même la complaisance jusqu'à se détourner un instant de sa route pour débarquer Enoch dans son port d'attache, soit à une dizaine de milles de sa maison.

Vieilli, méconnaissable, il se rend furtivement à son village. Les volets de la petite boutique qu'il a agencée sont clos; même la maison est à vendre. Une vieille aubergiste qu'il questionne, sans en être reconnu, lui raconte toute l'histoire d'Annie depuis qu'il est parti pour les Indes. La nuit venue, il monte du côté du moulin, aperçoit par la fenêtre, groupés autour d'un bon feu, dans une pièce bien éclairée, Philippe Ray, ayant un petit bébé sur les genoux, ses propres enfants à lui Enoch, jeune fille et grand garçon maintenant, enfin leur mère.

Il ne dit rien, revient au village, rentre à l'auberge. Tout en causant avec l'hôtesse il lui demande si la femme du meunier n'a pas peur de voir quelque jour revenir son mari : « Malheureusement oui, répond l'autre, et vous lui rendriez un fier service si vous pouviez lui apprendre qu'il est bien mort. » Enoch continue à garder le silence. Il s'installe à l'auberge, gagne sa vie en donnant un coup de main pour décharger les bateaux, raccommode les filets, fait d'autres menues besognes. Il dépérit à vue d'œil, tombe malade. Sentant la fin toute proche il appelle son hôtesse et lui révèle, sous le sceau du serment, qu'elle a devant elle Enoch Arden. Elle lui propose de lui amener ses enfants : il préfère qu'ils ne viennent que lorsqu'il ne sera plus. Quant à Annie il demande qu'elle ne le revoie

jamais. Cependant on pourra lui dire qu'il est mort en la bénissant et en l'aimant toujours. Trois jours plus tard il a un peu de délire, s'écrie : « Un voilier! Un voilier! Je suis sauvé » et meurt.

« Ainsi, dit le poète, passa cette âme forte, héroïque; et quand on l'ensevelit le petit port avait rarement vu d'aussi somptueuses funérailles. »

Le fils de Tennyson, dans la biographie qu'il a publiée, s'est fait un devoir de rassembler les témoignages favorables que reçut le poème d'Enoch Arden. Spedding, historien de la philosophie, éditeur de Francis Bacon, déclarait à qui voulait l'entendre que cette histoire était la plus belle qu'il eût jamais lue. Œuvre parfaite dans son genre, dit Robert Browning. Les libraires en écoulent six mille exemplaires; on la traduit en plusieurs langues. Les courriers apportent à l'auteur des lettres enthousiastes. Des anecdotes flatteuses et touchantes lui parviennent. Une dame pieuse faisait une distribution de brochures édifiantes dans une réunion de pauvres gens à qui elle avait lu peu de temps auparavant une partie d'Enoch Arden. « Grand merci, madame, lui dit une bonne vieille, mais si vous le permettiez j'échangerais ma part contre cette jolie brochure que vous nous avez lue l'autre jour, tellement elle m'a fait de bien. » Sentiment partagé par toute la compagnie, ajoute le narrateur, et dont l'auteur se déclara très satisfait : il était heureux d'avoir fait du bien à quelqu'un. C'est à peine si, dans ce concert d'éloges, une note discordante se fait entendre : « Bigamie, prostitution de l'art » grommelle le critique maussade de l'*Athenaeum*, mais l'austère

Quarterly Review foudroie l'impie de son mépris : « Nous avons le regret, dit-elle, de ne pouvoir quitter Enoch Arden sans une déclaration explicite de son irréprochable moralité. Une voix s'est élevée, sans doute parmi ceux « chez qui les pensées mauvaises sont agglutinées tels des œufs de serpent » proclamant qu'*Enoch Arden* était immoral. Les lecteurs de la *Quarterly Review* savent bien que jamais nous ne nous laissâmes détourner par des jeux de lumière, si pittoresques qu'ils fussent, du culte que nous rendons au chaste rayonnement de la pureté morale. Mais est-il besoin de nous attarder davantage à montrer que ce poème a son essence dans l'abnégation, dans ce que l'espérance et la volonté ont de plus tendre et de plus pur ? »

On ne saurait délivrer à une œuvre d'art de meilleurs certificats de bonne conduite. Il serait même à craindre que ces pieuses attestations ne fissent hésiter au seuil du poème. Elles font pressentir à l'intérieur une sagesse de sermon et des soupirs d'harmonium, et l'on n'a pas le courage de pousser plus avant.

Que l'infidèle se rassure. Si nous ne sommes pas la dupe d'une étrange illusion, la morale n'est qu'à la surface et la malice est au fond.

Tennyson, si volontiers expansif, s'est bien gardé de dire ce qu'il s'était proposé de faire dans son poème. Peut-être, par un scrupule qui l'honore, n'a-t-il pas voulu contrister les naïfs admirateurs qui prenaient *Enoch Arden* au sérieux. Peut-être tenait-il à savourer jusqu'au bout les plaisirs raffinés de l'humour insoupçonné. On ne sait jamais tout ce que recèle de machiavélisme l'âme de ces grands

pontifes de la beauté et de la vertu. Toujours est-il qu'on a rarement vu d'œuvre qui, sous les apparences de la gravité, offre tant d'ironie et de verve comique. Au moment où l'on compatit aux infortunes du héros, l'invraisemblance énorme, soulignée, vous avertit du piège où vous alliez tomber et vous force à rire de vous-même. Les larmes vont couler : les ficelles paraissent et les ressorts font du bruit. Vous admirez un paysage sur la foi de la signature, et l'auteur, retournant lui-même le tableau, vous montre à l'envers du carton la marque de fabrique du chromo. Il ne se refuse pas d'ailleurs, artiste délicat, d'orner à l'occasion son récit de quelques petites vignettes, dûment soignées et signées celles-là. Sa conscience en repos, il reprend sa tâche de dérision.

Il est des œuvres plus compliquées, la *Tempête* de Shakspeare par exemple; il en est peu d'aussi perverses.

On sait le début par cœur dans toutes les classes de rhétorique :

« De longues lignes de falaises se brisant ont laissé une brèche; dans cette brèche écume et sables jaunes; au delà, des toits rouges, rassemblés autour d'un quai étroit; puis une église croulante; plus haut une longue rue grimpe jusqu'à la tour du moulin; encore plus haut, dans le ciel, une dune grise, avec des tumulus danois; un bois de coudriers, que hantent en automne les cueilleurs de noisettes, s'y épanouit verdoyant dans un creux de dune en forme de coupe... »

Dans ce village de plaisance où ne manque ni le

petit port avec ses barques pour la promenade, ni la plage de sable fin, ni les ombrages des noisetiers, hantés de couples sympathiques, ni même la « curiosité » archéologique, but d'excursion tout indiqué, voici des enfants qui descendent vers la grève. Ils s'y ébattent, jambes nues, s'y construisent de petits châteaux, ou bien encore s'amusent, tels les sylphes de l'île enchantée, à laisser sur le sable, à la marée montante, l'empreinte de leurs pieds délicats, et à fuir le flot qui l'efface. Ce sont sans doute des familles qui sont venues s'installer pour la saison dans cette petite station de la côte.

Pas du tout. L'action (le poète vous en avertit comme par hasard) se passe au milieu du XVIIIe siècle, plus de cent ans avant l'invasion des baigneurs, et les enfants que vous avez sous les yeux sont effectivement le fils du meunier, une petite Annie Lee, du village, et le mousse Enoch Arden. Le décor de la plage n'était qu'une amusante et d'ailleurs fort jolie imitation du style balnéaire. La parodie avait au surplus double tranchant, car on a reconnu dans ces trois personnages l'orphelin fils de pêcheur, pauvre, l'unique héritier du meunier, riche, et l'intéressante Annie Lee qui va faire son choix, les trois personnages indispensables à tout mélodrame qui se respecte.

Tout ceci est encore assez innocent : il y a plus de malice dans la suite.

Il va sans dire que le jeune orphelin sera notre héros. Certificats de bravoure, trois diplômes de sauvetage avant l'âge de vingt ans, on le comble, on l'accable de médailles et de fanfares pour l'émerveillement des simples. Mais le poète chante un

autre air, en sourdine. Avez-vous remarqué que l'excellent jeune homme qui, même dans sa profession, ne manque point de prudence, s'entend peut-être encore mieux aux affaires qu'à la navigation. Avant même d'atteindre sa majorité il a trouvé moyen d'amasser une somme assez ronde pour s'acheter une barque de pêche avec tout son gréement, ce qui n'est pas d'un petit prix, pour se monter en ménage, et même, semble-t-il, pour faire l'emplette d'une maison. Mousse, il ne gagnait rien, novice, fort peu de chose. Il a été embarqué pendant un an sur un voilier du commerce : gages infimes. D'où vient l'argent ? On ne voit que deux explications possibles : ou bien la parodie du mélodrame se poursuit, gains faciles, manne tombée du ciel, distribution permanente de pièces d'or, ou bien, ce qui paraît encore plus plausible, perspective sur le caractère véritable d'Enoch : économe, ni tabac ni spiritueux, calculateur, moral, suffisamment intéressé. Annie Lee n'a pas tort de le prendre pour époux : il a chance de réussir.

Il leur naît une fille. Quelle est la première pensée du père ? C'est une pensée d'épargne. Economiser sou par sou afin de faire donner à la nouvelle venue une meilleure éducation que celle de ses parents. Il renouvelle cette résolution à la naissance de son second enfant, un fils, et redouble, en conséquence, d'activité et d'exactitude. Se méfiant probablement des intermédiaires, il porte lui-même, sur un cheval qu'il a acheté, son poisson au marché et même à domicile. Il est devenu le fournisseur des châteaux environnants où on le voit d'un bon œil, car c'est un homme rangé, pieux, et, tout jeune, propriétaire.

C'est alors que Tennyson le punit méthodiquement de son bonheur bourgeois en lui cassant une jambe, en lui faisant perdre sa clientèle, en lui donnant un enfant souffreteux, en déchaînant sur lui toutes les calamités, enfin, suprême injure, en lui enlevant jusqu'à son courage et à nous nos dernières illusions sur son héroïsme.

Du port voisin on lui propose, en effet, comme nous l'avons vu, d'embarquer comme bosseman sur le voilier *Bonne Fortune*. Le patron du voilier ne fait pas un mauvais choix, en apparence du moins. Enoch sera tout à fait à sa place dans ces fonctions subalternes. Rien du bosseman de la *Tempête*, jurant comme une charretée de diables. Ce sera le maître de manœuvre exact, scrupuleux, taciturne, peu populaire, mais généralement obéi. L'embarquement a d'autre part de quoi séduire un honnête homme. Campagne de Chine avantageuse, dont tout le monde profitera, pacotille à faire fructifier, bon salaire, bon navire, jusqu'au nom qui est de bon augure. Mais c'est qu'Enoch n'a plus envie de partir. La petite pêche côtière, qu'il a même abandonnée en partie pour le métier sédentaire et plus lucratif de maréyeur, lui a enlevé le goût des croisières au large. Disons le mot : les longs voyages lui font peur. C'est sa femme (les hommes n'avouent jamais ces choses-là) qui est censée prévoir des malheurs de toutes sortes si son mari prend la mer. Enoch affecte faiblement la sérénité et l'entrain. Au fond, il est rempli de pressentiments, c'est-à-dire de crainte. Il cite la Bible; il rappelle que Dieu le tiendra sous sa protection; il répète un verset du psaume xcv qu'on chante à l'office du

matin : « La mer est à Lui ; c'est Lui qui l'a faite. » Tous ces sentiments sont fort respectables, mais ils ne dénotent pas la confiance. Enoch n'est pas rassuré, et si le capitaine de son vaisseau avait eu vent de tant de cérémonies domestiques avant l'embarquement, jamais il n'eût consenti à le prendre à son bord, fût-ce comme passager. Ces gens-là amènent infailliblement le mauvais temps et les échouages.

De fait, pendant la traversée de retour, le navire se jette sur des récifs et tout le monde est noyé sauf Enoch, et deux comparses sans intérêt, amenés là uniquement pour gagner un peu de temps, et dont le poète se débarrasse sommairement au bout de cinq ans. Enoch a encore cinq ans à faire dans la traditionnelle île déserte. Comment ne devient-il pas fou ? Même les bienveillants lecteurs de la *Quarterly Review* se le sont demandé. Il fait tout ce qu'il faut pour le devenir, c'est-à-dire qu'il ne fait rien. Robinson Crusoé, dans la même situation, travaille avec acharnement à déménager son épave, à se tailler des vêtements, à se construire une maison, à planter une clôture, à apprivoiser un perroquet, à tenir son calendrier à jour. Ben Gunn, de l'*Ile au Trésor*, contemporain d'Enoch Arden, abandonné par les pirates avec un fusil et quelques charges de poudre, se donne du mouvement, chasse, attrape des chèvres, trouve le trésor et le transporte dans une cache que lui seul connaît, car ces îles désertes ne manquent jamais de visiteurs importuns. Enoch Arden ne s'intéresse à rien, n'essaie rien, rêvasse.

Tennyson s'est amusé à lui dérouler devant les yeux des paysages de jardin d'acclimatation, bos-

quets, jeux de lumière, scintillements d'insectes, spirales de convolvulus autour des colonnes des cocotiers, orchestre de la mer dans le lointain; ces attractions laissent le naufragé complètement indifférent.

De plus en plus déprimé par son oisiveté prolongée, les hallucinations le guettent. Le poète a pris soin qu'il n'en eût pas une seule qui se rapportât à son métier de marin. Que voit-il surtout dans le passé ? La maison et sa petite famille, le moulin, les sentiers feuillus, le manoir de ses anciens clients, les ifs taillés en queue de paon, le cheval qu'il menait, les crépuscules glacés en novembre, les dunes sous la rosée. Notez que de tous ces détails, Tennyson, oubliant délibérément pour un instant son personnage, l'époque et la situation, s'est ici donné le plaisir de composer une étude de nature anglaise du goût le plus exquis, contrastant de façon fort piquante avec le simili exotisme de son île tropicale.

Enfin, il en était temps, on recueille Enoch et on le ramène.

Rappelons et précisons la situation nouvelle qu'il trouve à son retour. Au moment où Enoch revient dans son village il a (cette question des âges est comme toujours fort importante) dans les trente-neuf ans, le compte en est facile à faire. Sa femme et le second mari, Philippe Ray, sont à peu près du même âge que lui. Sa fille aînée a dans les quinze à seize ans; le garçon est un peu plus jeune. Tout ce monde-là paraît l'avoir assez complètement oublié. Aux enfants on ne saurait en faire un gros reproche. La jeune fille n'avait que cinq ou six ans

quand le père est parti. A peine doit-elle s'en souvenir. C'est un homme dont elle a entendu parler assez souvent, puis moins, puis plus du tout. Philippe Ray, qu'elle a toujours connu, est survenu, les a élevés, elle et son frère, leur a servi de père; elle s'est réjouie à la pensée de le voir entrer dans leur famille. On ne peut même lui faire grief d'avoir doucement sollicité sa mère de ne point repousser davantage la demande de Philippe Ray. Pour elle le premier mariage n'a pour ainsi dire pas existé tant il fut bref et tant il est lointain, et naïvement elle se laisse guider par son instinct de femme en souhaitant pour les autres, comme elle fera plus tard pour elle, un établissement, le foyer domestique, la famille, avec son chef et son protecteur naturel. Quant au fils il est encore bien jeune pour avoir beaucoup réfléchi. L'intelligence et la délicatesse viennent assez tard aux garçons dans les questions de cette nature. Il désire tout simplement que Philippe Ray, qu'il aime beaucoup, reste toujours dans leur maison, ou qu'il les emmène tous chez lui.

Annie mérite moins d'indulgence, et le moment est peut-être venu de parler sérieusement de choses sérieuses, et, oubliant une fois pour toutes les invraisemblances, trop favorables aux interprétations de fantaisie, que Tennyson, point marin et souvent peu psychologue, a répandues involontairement au cours de son récit, de ne retenir de cet épisode, pour un examen attentif, que le problème moral nettement posé dans cette seconde partie : devoirs de la femme envers un mari absent et qu'on peut croire disparu, devoirs du père et du mari quand il revient à son foyer.

Que faut-il penser du second mariage d'Annie ? Enoch Arden, il est temps de lui rendre justice, l'a toujours entourée de tendresse et de dévouement. Pour leur petite famille il fait ce très gros sacrifice de s'engager pour une campagne lointaine. C'est pour eux tous qu'il est parti, mais c'est surtout pour Annie. Il souffrait, leur petit pécule diminuant, de la voir soucieuse, réduite aux économies douloureuses, de songer que peut-être, si plus tard il venait à leur manquer, elle devrait faire appel à la charité des gens du village, et pour elle il n'en peut supporter la pensée. Le départ, elle le sait, fut pour Enoch d'autant plus déchirant qu'au moment où il s'embarquait leur dernier-né, enfant débile, souffrait de la fièvre dans son berceau; Enoch ne le reverrait peut-être jamais. L'enfant meurt, et autant, plus peut-être que les trois naissances, cette petite tombe devrait garder le père absent contre tout oubli.

Est-ce par nécessité que sa femme l'abandonne ? Elle a bien mal géré leur petit avoir, trop débonnaire ou trop indolente pour tenir le petit commerce qu'Arden, avec tant d'affectueuse prévoyance, lui a installé dans leur maison. Mais puisque la libéralité de Philippe Ray (elle pouvait en toute conscience, mère de famille en deuil, accepter ces bons offices d'un ancien ami) lui a permis d'élever convenablement les deux enfants qui lui restent, elle peut regarder l'avenir sans trop de souci. Voilà la fille aînée en état de gagner sa vie. Le fils peut déjà embarquer comme mousse ou, si la mer leur est odieuse, travailler dans le village. Annie est plus heureuse, elle est plus riche avec son fils et sa fille que si elle fût demeurée seule sans enfants.

La première fois que Philippe Ray vient la trouver, au lendemain de l'enterrement du petit, pour lui proposer de se charger de l'éducation des deux autres, elle a déjà l'air toute faite à l'idée que son mari est disparu. Philippe Ray le laisse entendre, un peu maladroitement ; c'est à peine si elle proteste, et cette résignation peut paraître prématurée.

Les années passent. Philippe pense qu'il peut faire sa demande. Que dit-il à Annie ? Enoch est mort, nul doute n'est possible. Lui s'attriste de la voir dans cette situation précaire, dont il ne peut la faire sortir sans éveiller les commentaires des malveillants. Qu'elle consente à être sa femme. Il est riche, il n'a ni charges, ni soucis ; il est libre, sans parents. Il sera un père pour les petits. Il l'aime depuis plus longtemps qu'elle ne peut s'en douter : « Peut-on aimer deux fois ? lui répond-elle. Pouvez-vous jamais être aimé comme l'était Enoch ? — Je ne demande que d'être aimé un peu moins qu'Enoch. »

Enoch, on peut bien le dire, ces paroles mêmes le prouvent, Enoch est désormais à peu près oublié. Les années d'absence ont fait leur œuvre, plus que leur œuvre, puisque sans preuve certaine que son mari soit disparu, Annie se décide à épouser Philippe Ray.

C'est qu'en dépit de toute sa piété elle n'est qu'une petite âme ordinaire, ni très courageuse, ni très forte, et peu faite pour les fidélités de l'au-delà. C'est que l'aisance du meunier, la maison du moulin, avec son beau mobilier, son vaisselier, son argenterie exercent, sans qu'elle veuille se l'avouer,

de bien grandes séductions. Elle ne cède cependant que petit à petit. Elle fait attendre le soupirant un an, puis encore un mois, puis un autre. Scrupule ? Honte secrète du parjure ? C'est aussi, peut-être surtout, la crainte obscure, et sans héroïsme, de voir contre toute vraisemblance reparaître son premier mari. La démarche qui précède immédiatement sa décision nous en dit long à cet égard. Une nuit, tourmentée par cette idée qu'Enoch pourrait avoir survécu, elle saute de son lit, prend une bible, l'ouvre au hasard, met le doigt sur un mot et lit : « Sous le palmier. » N'y trouvant aucun sens elle se rendort, mais en songe elle voit Enoch sur un tertre, un palmier au-dessus de sa tête. Sans doute, pense-t-elle au réveil, il est là-haut, au séjour des bienheureux. Rassurée, quoiqu'encore un peu troublée, elle fait appeler Philippe Ray. Le mariage est célébré peu après et, comme on l'a vu, la naissance de leur enfant rend à Annie sa tranquillité d'âme.

Enoch ignorait tout à son retour, mais l'aubergiste qu'il interroge a dû, dès le premier jour, l'instruire de tout ce qui s'était passé, non point seulement des faits, mais des raisons et des motifs et de tous les commentaires. Dans les villages tout se sait. Un événement d'une aussi grande importance que le second mariage d'Annie, qui peut-être n'est point veuve, avec l'opulent meunier, a éveillé partout trop de curiosité et, en maint endroit, trop de jalousie pour qu'on n'ait pas pris la peine d'aller de porte en porte demander des renseignements comme aussi en fournir. Un mot d'Enoch à son hôtesse et il aura tout su.

Il est oublié, il est remplacé; que va-t-il faire ?

Obéir au premier mouvement de stupeur indignée; faire irruption au milieu de ce bonheur égoïste, d'où ils l'ont si délibérément banni, lui qui partit pour elle, et qui, s'il était mort, serait mort pour elle : la partie vaudrait la peine d'être jouée. Il a pour lui le bon droit, probablement la loi; qu'il y ajoute la résolution et l'audace, et l'opinion publique, plus redoutable encore qu'une décision de tribunal, sera de son côté, car il fait plus fière figure, marin naufragé, revenant au pays après sa merveilleuse aventure, que le meunier à l'aise qui, pour tout héroïsme, a recueilli tranquillement l'héritage de ses parents et la veuve présumée de son ancien ami. Il peut leur infliger à tous les deux, même sans agir, par sa seule présence, une terrible punition, les forcer à quitter le pays sous les sarcasmes, car sa situation à elle est devenue, depuis le retour d'Enoch, non pas seulement inacceptable, mais, selon l'opinion du monde, ridicule pour une femme. Mais ses enfants à lui, même le fils de l'autre, du même âge que son pauvre petit qu'il n'a plus revu ? Va-t-il faire retomber sur eux, surtout sur la jeune fille, la faute de la mère, alors qu'ils n'ont rien fait de mal ? Eussent-ils même failli, un père se refuse toujours à faire souffrir ses propres enfants.

Alors ne rien dire ? S'en aller au loin, changer de nom ? C'est un parti plus digne d'une âme vraiment forte. Mais que faire de la vie désormais ? Une suite d'événements tels que ceux-là ébranlent toute la machine. Enoch, homme pieux, avait une fois déjà connu le doute, lorsqu'après sept années

de bonheur inoffensif l'infortune était apparue à son foyer. Que lui veut-on maintenant ? Il n'a jamais failli. Il s'est dévoué pour les siens. Comme récompense la destinée, oserait-on dire la Providence, a fait naître un tel concours de circonstances que, vivant, on a pu le rayer de l'existence, qu'on lui a pris sa place dans sa maison, jusque dans l'affection de ses propres enfants. S'il revenait parmi les siens, même ceux pour lesquels il ne serait pas un objet odieux l'accueilleraient froidement, comme un homme d'outre-tombe. Par un raffinement inouï d'ironie, alors qu'enfermé dans son île, il songeait, ses deux compagnons ayant disparu, à les suivre volontairement en un monde plus favorable, des voix d'en haut sont venues lui murmurer des paroles de religion et d'espérance, lui disant : « Attends, attends ! » Il a attendu, et voilà ce qu'on lui réservait de si précieux à son retour. C'est à ces moments-là qu'avec une résolution sombre on passe de l'autre côté. On ne s'étonnerait pas que, croyant désabusé, Enoch se jetât par défi dans une de ces sinistres aventures (les métiers de la mer n'en ont jamais manqué, surtout dans le passé) qui, perpétuel outrage à la justice des dieux et des hommes, proclament, lorsqu'elles réussissent, l'impuissance du bien contre les forces du mal.

Enoch Arden pourrait encore, avec plus de délicatesse d'âme, accepter son malheur comme on accepte l'inévitable, l'inexpliqué. De grandes injustices vont et viennent, frappant au hasard sur leur passage. Des retours de clémence et de bonté leur succèdent, inattendus, réparant aveuglément une partie du mal commis. L'homme a bien peu de

pouvoir sur ces grandes forces, dont il ignore les voies, et qui peut-être ignorent elles-mêmes toute règle. En considérant leurs démarches il ne trouve nulle part aucun dessein concerté, pour peu qu'il perce les apparences. Seule leur action s'affirme, souveraine. Accuser les volontés humaines, les volontés providentielles, les tenir responsables, et vouloir leur faire payer la peine de son malheur immérité, à quoi bon ? La vengeance frappe toujours à côté ; d'ailleurs, les joies si brèves qu'elle procure ne laissent derrière elles qu'amertume. Le pardon, le bienfait versent dans une âme les seules douceurs qui ne soient pas illusoires et que rien ne puisse vous ravir. Il acceptera donc, sans chercher à comprendre, que l'infortune l'ait, innocent, désigné pour victime. Qu'elle ne frappe que lui, il n'en demande pas davantage. Puisque sa présence parmi les siens ajouterait encore aux malheurs déjà accumulés sur eux tous, il s'éloignera ; il sera, s'il le peut, leur bienfaiteur discret, ignoré. Les années passeront : elles ont amené, trop tôt, l'oubli du bien, elles amèneront peut-être un jour l'oubli du mal présent. Le temps fait et défait, dénoue les affections et souvent les renoue. Si, jusqu'au dernier moment les destinées lui demeurent contraires, il pourra toujours, homme de bonne volonté, se présenter sereinement sur le seuil, quand l'inconnu s'ouvrira devant lui.

Or de tous les partis, Enoch adopte le moins viril, le plus gauche et peut-être le plus misérable.

Il aime ses enfants. Il conserve malgré tout à sa femme un souvenir attendri et, lâchement, il reste dans le village. Qu'il y végète, qu'il y languisse,

qu'il y meure dans l'année, nul ne songe à s'en étonner. Les retours, même heureux, après dix ans d'absence, sont empreints de mélancolie. On voit errer partout le fantôme d'un être plus jeune qui, à votre aspect, s'étonne et s'attriste. Mais rentrer misérable, déchu, sacrifié, n'ayant plus où se prendre, et demeurer là parmi tant de souvenirs déchirants, les volontés les plus robustes en seraient accablées. Songez qu'il n'est pas seulement témoin de leur bonheur, mais qu'il a dû les revoir eux-mêmes plus d'une fois. Il ose soutenir leur présence, la présence d'Annie surtout ; il peut la voir entrer, avec l'autre, dans l'église où jadis ils se sont mariés, et où, l'année dernière, peut-être le même pasteur célébrait l'autre mariage. Et ses enfants, le grand garçon, la jeune fille qui lui ressemble, il se retient d'aller à eux, de leur crier : « C'est moi ! » Cet homme se suicide lentement.

Et que de risques il fait courir à ceux qu'il voudrait épargner ! On peut le reconnaître à chaque instant. La trentaine passée, dix ans ne changent pas un homme à ce point. Croyez-vous que d'anciens camarades ne l'aient pas plus d'une fois dévisagé de près dans les chantiers où il s'occupe, que son aubergiste n'ait pas quelques soupçons ? Un mot malheureux, une réponse embarrassée, une rencontre soudaine avec Philippe, avec Annie, qui, eux, doivent se souvenir, peuvent amener la catastrophe.

Il allait mourir inconnu, anonyme, tout était bien, lorsque d'un dernier mot il compromet misérablement son œuvre et tout son caractère.

Il révèle en effet à l'aubergiste toute la vérité, lui demandant seulement de garder le secret jusqu'à

son dernier soupir; alors elle ira trouver Annie, lui dira la triste aventure, les assurera tous, elle et ses enfants, et Philippe Ray, qu'il est mort en priant pour eux et en les bénissant. Et il ne sait pas que cette bénédiction suprême est la suprême malédiction, que cette parole d'outre-tombe va empoisonner à jamais leur existence. Même si le village les épargne, ne vont-ils pas assez souffrir, s'ils ont, comme il le pense, quelque délicatesse, en apprenant, elle, que son mari, lui, que son ami d'enfance, a passé toute une année à leurs côtés — c'était cet ouvrier, ce pauvre manœuvre qui travaillait dans les chantiers du port, qui avait l'air si misérable, qui menait une existence si douloureuse — et qu'il est mort avant quarante ans, le cœur brisé, à cause d'eux. Il n'a pas voulu qu'elle vînt le voir sur son lit de mort; il craignait, disait-il, que son spectre ne la poursuivît, et il laisse comme adieu à cette femme qu'il aime des remords et des tourments pour tout le reste de son existence.

L'on se demande, l'œuvre achevée, ce que les bonnes vieilles de l'asile trouvaient de si réconfortant dans ce *beautiful tract* que la brave dame leur avait lu. Peut-être qu'au sortir de la stérilité des brochures édifiantes, cette aventure de marin, dite en si jolis vers, les avait charmées au point qu'elles en avaient oublié la morale. Peut-être encore, ayant pris le temps d'y réfléchir, le spectacle d'une infortune imméritée, plus grande encore que la leur, avait-il rendu leur propre misère plus supportable. Le récit de Tennyson n'est pas dépourvu de charme, il peut même, si on l'entend ainsi, vous consoler, mais, contrairement au dessein du poète, il reste

bien au-dessous du sublime. Annie, Philippe Ray sont faibles, imprudents, humains. Enoch Arden lui-même n'est point l'âme forte, l'âme héroïque dont on nous parle. Ses malheurs lui méritent l'indulgence, et il est digne de toute compassion, mais il ignore les résignations énergiques et le stoïcisme du silence.

XV

VAPEURS

Le XVIIIe siècle avait porté l'ancien navire à voiles à un point de perfection qu'il semblait difficile de dépasser. Les cinquante premières années du XIXe virent s'accomplir dans l'art nautique une révolution telle que depuis plus de vingt siècles il s'en était rarement produit d'aussi prodigieuse dans aucune branche de l'industrie humaine.

Le voilier cède la place au navire à vapeur.

Des personnages de légende émergent des brumes dont s'entoura la naissance de l'étrange créature. C'est une figure à demi symbolique que celle de Denis Papin, le mécanicien de Blois, errant de par le monde avec ses rêves de vaisseaux marchant sans voile ni rame, moqué, harcelé, proscrit, construisant, faisant naviguer sur la Fulda le petit bâtiment tenu pour chimérique, puis, victime de la jalousie et de l'ignorance des mariniers, découragé, blanchi, réunissant au coin de sa pauvre cheminée les rouages rouillés de sa machine mystérieuse. C'est Fulton, constructeur et destructeur, se présentant à Napoléon, et lui offrant d'une part la torpille, de l'autre le navire à vapeur, deux moyens d'opérer en Angleterre la fameuse descente. Un accès inattendu

d'humanité, l'incuriosité instinctive, peut-être aussi l'ancienne antipathie du soldat pour l'homme de mer font que le conquérant écarte et néglige l'inventeur prédestiné.

Au lieu d'entrer dans le monde par les voies héroïques, le navire de Fulton commença modestement, utilement sa carrière en transportant en rivière, de New-York à Albany, des ouvriers, des marchands et de pacifiques fermiers.

L'Angleterre, promptement renseignée, mais toujours soupçonneuse à l'égard des nouveautés, hésita longtemps sur l'accueil qu'il fallait réserver au nouveau venu. Les exploits de sa marine à voile, l'expérience de ses capitaines et de ses équipages, les fortunes engagées dans la construction et l'armement des voiliers de long cours la rattachaient invinciblement au passé. Elle considérait avec une méfiance mélancolique la possibilité de transformations prochaines. Elle résista le plus longtemps qu'elle put. Mais son intérêt et son orgueil de métropole maritime conspiraient également à la faire malgré elle ouvrière de progrès et, peu à peu, elle ouvrit aux vapeurs dédaignés ses bassins et ses chantiers.

Au début toutefois les armateurs anglais, comme effrayés de la puissance nouvelle dont on les faisait dépositaires, n'osèrent aventurer en pleine mer leurs bâtiments et en arrêtèrent prudemment la course aux limites des eaux fluviales. Puis l'audace crut, et quinze ans seulement après les premiers essais de Fulton et son timide bateau de la Seine, dont la vitesse atteignait tout juste celle d'un homme à pied, des services accélérés étaient organisés sur toute la



côte, de port à port, la traversée des trois mers, Manche, mer du Nord, mer d'Irlande, s'effectuait à date fixe en toute saison, presque par tous les temps ; encore quelques années, et les vapeurs allaient d'une part tenter victorieusement de franchir l'Atlantique, et de l'autre, doublant le cap de Bonne-Espérance, montrer leur colonne de fumée jusque dans les Indes et dans l'Extrême-Orient.

Cependant l'ancienne marine, de plus en plus menacée, faisait une héroïque tentative pour conserver la suprématie, et une lutte mémorable, décisive, s'engagea, principalement sur l'Atlantique, entre paquebots à voile et paquebots à vapeur. Le voilier avait l'avantage des cales immenses, car sur les bâtiments rivaux les machines étaient exigeantes, tant pour elles-mêmes que pour leurs approvisionnements. La sécurité n'y était pas moindre. Il offrait aux passagers, outre la garantie de ses bons et loyaux services, la séduction de ses ponts immaculés, de ses cabines vastes et confortables, peintes en blanc et or, avec leurs couchettes aux rideaux de basin, leurs coffres robustes et familiers. Le voyageur soucieux du passé y retrouvait les traditions les plus glorieuses et les plus respectables de la vieille Angleterre. Il ne manquait au voilier que la vitesse. C'est à la conquérir qu'il mit tous ses efforts. Aux trois-mâts tardifs, aux bricks rudimentaires succèdent de grands navires manœuvriers, aux formes élancées, effilées, aux voiles multipliées sur des mâtures plus basses et plus maniables. La traversée s'abrège de plus d'un tiers. C'est l'époque où triomphent, entre Liverpool et New-York, les paquebots de la Black Ball Line, de la Red Star, voiliers de trois cents pieds

de long, le *Flying Cloud,* le *Great Republic,* le *Sovereign of the Sea* évoquant les anciennes gloires de la marine à voiles, et de plus fière allure que son illustre ancêtre.

De son côté le vapeur s'ingéniait, ceignait ses reins pour un combat sans merci. Les roues à aubes le gênaient, l'inquiétaient par gros temps, l'une immergée et sans pouvoir, l'autre sortie de l'eau et s'affolant : les roues sont supprimées, et l'hélice, non moins puissante, mais plus discrète et plus sûre les remplace. La machine, encombrante, effrayante dévoratrice de charbon, restreint ses dimensions et son avidité, exige moins et travaille plus. L'extrême vitesse des paquebots à voiles est atteinte, dépassée, laissée bien loin derrière, et comme à l'économie de temps s'ajoute, les traversées étant plus courtes, l'économie de risque et péril, le voilier doit renoncer à la lutte, abandonner les passagers, se replier vers le quai des marchandises en attendant que son inexorable rival vienne, même encore là, lui disputer la place.

Le triomphe définitif du navire à vapeur, ses dimensions toujours accrues, le prix de ses machines, les approvisionnements de combustible qu'il réclamait dans les ports, le personnel d'élite et les équipes d'ouvriers nécessaires à la conduite des appareils moteurs et à l'alimentation des foyers rendirent bientôt impossibles à l'entreprise privée la construction et l'armement des steamers océaniques. La marine de commerce entrant décidément dans le domaine de la grande industrie, de puissantes sociétés se constituèrent pour l'exploitation des chantiers maritimes et des grandes lignes de navigation, et les

ressources considérables dont elles disposèrent permirent l'exécution des plus vastes desseins. Des bassins de la Tamise, de la Tyne et de la Clyde on voyait d'année en année sortir des navires prodigieux, dont chacun faisait dire au spectateur : « On n'ira pas plus loin. » Le *Great Western* atteignait deux cents pieds; dix ans plus tard le *Great Britain* en a près de trois cents; l'*Himalaya* le dépasse; en 1854 le *Persia* arrive à trois cent cinquante pieds et parut un navire monstre jusqu'au jour où le colossal *Great Eastern*, de sept cents pieds de long et de trente mille tonnes les couvrit tous de son ombre.

Avec ce mélange de sublime, de bizarre, de précision minutieuse, de folles inventions et de merveilleuse beauté, qui lui est familier, et qu'on trouve chez lui tout naturel, Hugo le visionnaire a célébré ce Léviathan des mers (tel fut le premier nom du *Great Eastern*) dans un des poèmes les plus farouchement grands de sa Légende :

Le dernier siècle a vu sur la Tamise
Croître un monstre à qui l'eau sans bornes fut promise,
Et qui longtemps, Babel des mers, eut Londre entier
Levant les yeux dans l'ombre au pied de son chantier.
Effroyable, à sept mâts mêlant cinq cheminées
Qui hennissaient au choc des vagues effrénées,
Emportant, dans le bruit des aquilons sifflants,
Dix mille hommes, fourmis éparses dans ses flancs.
Les vagues frémissaient de l'avoir sur leurs croupes;
Ses sabords mugissaient; en guise de chaloupes,
Deux navires pendaient à ses porte-manteaux;
Son armure était faite avec tous les métaux;
Un prodigieux câble ourlait sa grande voile;
Quand il marchait, fumant, grondant, couvert de toile,
Il jetait un tel râle à l'air épouvanté
Que toute l'eau tremblait, et que l'immensité
Comptait parmi ses bruits ce grand frisson sonore.
La nuit, il passait rouge ainsi qu'un météore;

Sa voilure, où l'oreille entendait le débat
Des souffles, subissant ce gréement comme un bât,
Ses hunes, ses grelins, ses palans, ses amures
Etaient une prison de vents et de murmures;
Son ancre avait le poids d'une tour; ses parois
Voulaient les flots, trouvant tous les ports trop étroits;
Son ombre humiliait au loin toutes les proues;
Un télégraphe était son porte-voix; ses roues
Forgeaient la sombre mer comme deux grands marteaux...
Il méprisait l'autan, le flux, l'éclair, la brume,
A son avant tournait, dans un chaos d'écume,
Une espèce de vrille à trouer l'infini.
Le Malström s'apaisait sous sa quille aplani.
Sa vie intérieure était un incendie,
Flamme au gré du pilote apaisée ou grandie;
Dans l'antre d'où sortait son vaste mouvement,
Au fond d'une fournaise on voyait vaguement
Des êtres ténébreux marcher dans des nuées
D'étincelles, parmi les braises remuées;
Et pour âme il avait dans sa cale un enfer.
Il voguait, roi du gouffre, et ses vergues de fer
Ressemblaient, sous le ciel redoutable et sublime,
A des spectres posés en travers de l'abîme;
Ainsi qu'on voit l'Etna on voyait le steamer;
Il était la montagne errante de la mer...
Mais les heures, les jours, les mois, les ans, ces ondes,
Ont passé; l'océan, vaste entre les deux mondes,
A rugi, de brouillard et d'orage obscurci;
La mer a ses écueils cachés, le temps aussi;
Et maintenant parmi les profondeurs farouches,
Sous les vautours, qui sont de l'abîme les mouches,
Sous le nuage, au gré des souffles, dans l'oubli
De l'infini, dont l'ombre affreuse est le repli,
Sans que jamais le vent autour d'elle s'endorme,
Au milieu des flots noirs roule l'épave énorme.

Au temps où s'ébauchait cette vision titanique, le *Great Eastern* était encore au dock de Millwall, entouré d'ouvriers. Son architecte, l'illustre Brunel, dont le père, non moins célèbre, avait construit le tunnel de la Severn, ne destinait point l'immense navire (ses plans le disaient assez) aux rencontres belliqueuses rêvées par le poète. Point de deux mille

canons empourprant le beaupré : le Léviathan ne portait point de canons, il n'avait même ni beaupré, ni buste, l'avant se dressant résolument en ligne perpendiculaire. Son armure n'était point faite avec tous les métaux : il n'avait point d'armure, seulement une double coque, dont l'ingénieuse disposition probablement ignorée du poète fait encore aujourd'hui l'admiration des constructeurs. Les volées d'artillerie l'eussent assez vite désemparé en prenant pour cible les tambours de ses roues, et sur les ponts la chute des sept mâts et des cinq cheminées eût consommé la ruine et la destruction. Vaisseau pacifique, il se proposait seulement, ambition suffisamment vaste déjà, de faire, en contournant l'Afrique, le voyage des Indes d'une seule haleine, dispensé des ravitaillements habituels en charbon par l'énormité de ses soutes.

Avant d'être sur les flots un prodigieux passant, le navire géant avait dû tout d'abord consentir à quitter la terre ferme où, pièce à pièce, il s'était élevé, telle autrefois, mais moins audacieuse, l'arche de l'Ecriture qu'il se fût fait un jeu de prendre à la remorque. L'entreprise du lancement paraissait hasardeuse, et presque chimérique, tant la lourde masse semblait enracinée. La première fois qu'on s'efforça de la déplacer, sa résistance fut telle que les câbles se rompirent, tuant et blessant des hommes alentour. Une deuxième tentative échoua pareillement. A la troisième fois, après des préparatifs haletants, bien des craintes aussi, car les grandes eaux, anxieusement attendues, menaçaient de se retirer avant d'avoir reçu le monstre dans leur sein, le *Léviathan* fut enfin mis à flot. Mais le moment

était encore bien loin où l'on verrait monter au large ses fumées. Depuis près de cinq ans on s'affairait autour de la gigantesque carapace. On prévoyait bien deux années de plus avant que le navire fût achevé et prît la mer. Avec le temps, machines, emménagements, appareils de charge, de mouillage furent mis en place, les six mâts (l'on avait supprimé le septième, sans souci du nombre fatidique), les cinq cheminées se dressèrent, et à la grande marée du mois de septembre 1859 le *Léviathan* fit sa première sortie.

Il descendit majestueusement la Tamise, mais faillit célébrer tragiquement sa première rencontre avec les eaux du large. En entrant dans la Manche une de ses cheminées fit explosion, détruisant de ses éclats une partie des salons. Il fallut regagner l'abri des ports et l'on s'empressa autour du géant blessé.

L'été suivant, comme voyage d'essai il traversait l'Atlantique.

La foule s'émerveillait de ses allées et venues, mais ses armateurs étaient soucieux. Pour des raisons qui défiaient le calcul (les navires ont de ces obstinations mystérieuses) le *Léviathan* se refusait aux grandes vitesses rêvées.

> Madère apercevait ses mâts, trois jours après
> L'Hécla l'entrevoyait dans la lueur polaire.

Tel était le vol foudroyant du vaisseau de légende. Le vaisseau de la réalité fût resté plus de six jours en route, malgré son hélice et les quatre machines de ses roues. Quant à ses voiles dont le déploiement eût couvert une place publique, on les avait reléguées dans les soutes; établies, elles étaient impuissantes

même à faire gouverner. On avait tacitement renoncé au voyage des Indes. Après le nom de *Léviathan*, abandonné, disait-on, comme de mauvais augure, *Great Eastern*, le Grand Oriental, semblait maintenant une dérision. Jamais le bâtiment ne connut d'autres eaux que celles de l'Atlantique.

C'est entre Liverpool et New-York qu'il fit ses premières traversées. Il s'y comporta vaillamment. A son quatrième voyage, en septembre 1861, il soutint sans faiblir, quoique désemparé, tout l'assaut de la tempête. Faisant en effet route vers l'ouest, par gros temps, au départ de Liverpool, un des canots qu'il portait sur l'avant fut enlevé par une lame et vint se jeter en travers d'une des roues. Le navire voulut s'écarter pour éviter de briser ses aubes contre l'embarcation. Dans cette manœuvre soudaine la barre céda. La lourde masse tournant sur elle-même roula dans le creux des lames et s'offrit de flanc à toute leur furie. Elles arrachèrent les aubes l'une après l'autre, ébranlèrent le navire de formidables roulis. Mais, et ce fut ici la revanche du géant traîtreusement paralysé par un de ces hasards perfides dont la mer profite, c'est en vain que les lames l'assaillirent pendant quinze heures ; ses parois leur opposèrent un mur impénétrable, et tout ce qu'il portait dans ses flancs demeura à l'abri de leurs atteintes.

Résistance glorieuse, mais résistance passive.

Il eût fallu pour vaincre l'audace, l'élan. Or tout conspirait contre l'immense navire. Ses parois, dit le poète,

Voulaient les flots, trouvant tous les ports trop étroits.

Désir héroïque, mais en même temps aveu d'une mélancolique vérité. C'est en effet seulement aux vaisseaux de légende qu'il est permis, épiques vagabonds, de tenir le large éternellement, sans jamais connaître le repos et le réconfort des bassins. Les formes gigantesques du *Léviathan* l'arrêtaient au seuil des cales, et ses flancs, tels ceux du Glaucus fabuleux, s'incrustaient de coquilles, sentaient pendre et flotter autour d'eux une pesante végétation d'algues, d'herbes marines, qui retardaient encore une marche déjà lente. Au plus, à de longs intervalles, pouvait-il venir s'étendre, sans gloire, comme le plus médiocre voilier, sur un misérable gril de radoub.

Ce n'est pas tout, les hommes semblaient reculer devant leur propre ouvrage. Il était si étrangement vaste qu'on désespérait de pouvoir jamais remplir l'énormité de ses cales. Il attendait vainement pendant des semaines, pendant des mois, les passagers par milliers, les amoncellements de ballots et de caisses, charge digne de lui et qu'il eût transportée sans faiblir. On lui préférait des rivaux plus alertes, plus sobres, plus humains.

On se déshabituait de le voir naviguer. Sa grandeur, qui l'attachait au rivage, en faisait un objet de facile risée. Il connut la honte des faillites, des adjudications au rabais. On l'astreignit aux besognes serviles. Qu'on était loin maintenant des songes du poète :

... Et pour les abordages,
Il avait sur ses ponts des rouleaux de cordages
Monstrueux, qui semblaient des boas endormis.

disait la vision prophétique. Ce furent en réalité de

prosaïques rouleaux de câble télégraphique qui s'entassèrent dans sa cale, et que, passivement, on fit dévider sur des rouets à l'Hercule déchu.

Il devait tomber encore plus bas avant que sonnât l'heure suprême.

Hugo, familier des grands cataclysmes, imaginait pour le *Léviathan* on ne sait quelle fin formidable. A la suite de quelque corps à corps effrayant avec la tempête, ayant l'Océan tout entier pour champ clos, car nulle côte n'en dut être témoin, le géant épuisé, vaincu, se laissa aller, se coucha sur le flanc ; les eaux s'emparèrent de lui, et depuis lors il flotte, épave solitaire et fantastique.

Le *Léviathan* n'a point connu ces limbes de l'abîme. Partageant l'infortune de plus d'un navire illustre — l'*Endeavour* du capitaine Cook et son *Discovery* qui devinrent pontons, l'un à charbon, l'autre à forçats — on le mena à Gibraltar pour en faire un dépôt de houille. Il y languit quelque temps. Enfin au mois de novembre 1888 un démolisseur de Liverpool le conduisit au cimetière des bâtiments condamnés ; et ce fut la délivrance.

Il existe en effet une sorte d'immortalité pour ces vieilles coques de fer. L'ancien vaisseau de bois, à quelques exceptions près, tel le *Victory* de Nelson, indéfiniment prolongé par d'ingénieux et patriotiques subterfuges, finissait toujours par s'évanouir en fumée, après avoir subi tout au plus, comme le *Pélican* de Drake, quelques humbles métamorphoses. Mais les membrures de métal, les tôles des carapaces, rouages rouillés, manivelles faussées, arbres tordus, gisant dans les chantiers de démolition des ports, sous le vent, sous la pluie, dans un pêle-

mêle de débris, n'attendent que l'épreuve du feu pour redevenir, au sortir des fourneaux, des laminoirs et des marteaux de forge, plaques irréprochables de fer ou d'acier, pièces de machine, polies, lumineuses et puissantes, et pour reprendre sur l'océan leur course infatigable. Qui pourrait dire sous quels cieux flottent maintenant les membres rajeunis de l'ancien *Léviathan* ?

Depuis, d'autres monstres ont surgi, parfois plus formidables, plus rapides du double, lévriers des mers comme on les a nommés. Mais la plupart d'entre eux, serviteurs consciencieux, généralement en bons termes avec leurs armateurs et leurs passagers, se sont contentés d'une existence sans histoire. Ils n'ont connu ni l'excès d'honneur, ni les indignités du *Great Eastern*, et le récit de leurs aventures, catastrophes à part, est presque toujours le même. Discrètement, modestement, à mesure que le grand âge les essouffle (la vieillesse vient très vite pour les grands navires) on les voit céder à de plus jeunes la carrière où se dispute la palme océanique. On les retrouve sur des lignes plus paisibles, ayant abandonné les voyageurs fastueux, avides de vitesse, banquiers, rois des chemins de fer et de tous les métaux, et promenant, à petites journées, l'étonnement de touristes inoffensifs. Des touristes ils tombent aux émigrants, aux pèlerins, aux cargaisons obscures, puis on les perd de vue, et, lorsqu'ils disparaissent, c'est à peine s'il est fait quelque brève mention de leur ancienne renommée dans les chroniques du Lloyd, leur attentif et laconique historien.

Autour de ces colosses fourmillent toutes les

espèces des vapeurs vulgaires, si nombreuses et, en apparence du moins, d'une telle monotonie que Buffon reculerait devant cette classification et cette description nouvelles, comme il le fit jadis dans son Histoire Naturelle pour ces oiseaux d'eau « dont la multitude est si accablante. »

Et pourtant quelle admirable variété d'aspects, d'allures et de physionomie dans leurs tribus, depuis les longs-courriers jusqu'aux plus humbles et plus sédentaires remorqueurs, même quand ils sont privés de tout ce que peut leur ajouter d'attrait et de vie l'horizon marin et le mouvement des vagues, même sans autre décor que les implacables bâtisses de briques et les cheminées d'usines qui les cernent de toutes parts dans les bassins de la Tamise, de la Tyne, de la Clyde ou de la Mersey. On les voit là tous à l'étable, au repos, quelques-uns seulement se mouvant, rampant pour se dégager de l'énorme confusion, au hasard des départs et des arrivées, calmes, tandis que de toutes parts les grues s'affairent, le cou tendu : puissants cargos, qui, le long des quais, vous regardent un instant de leurs gros yeux de dauphin, et pesamment, lentement, s'éloignent, fouettant pensivement de leur queue les eaux mortes et flairant de loin la haute mer. D'autres, de toute forme et de toute dimension, á dos de baleine, à carapace de tortue, à mufle de taureau, ceux-ci à large ventre, ceux-là ramassés et trapus, d'autres plus féminins et doucement arqués ; toute la fantaisie des mâtures rudimentaires, organes survivant à la fonction, autour desquels ont crû les treuils et toutes les branches des mâts de charge ; les cheminées multicolores, blasonnées de croix,

d'étoiles, de griffons, de caractères cabalistiques, celles-ci vastes et rugueuses comme des tours, celles-là fièrement dressées, ou cabrées, prêtes pour les grands élans.

Vus au large, quelques différences s'atténuent ou s'effacent, mais comme chacun d'eux conserve son caractère distinct ! On les aperçoit par files, sur la ligne même de l'horizon, comme en équilibre, immobiles, la réflexion seule pouvant calculer leur progrès. L'un, renversé sans façon sur l'arrière, flâne, tirant de temps à autre une bouffée de fumée de sa haute cheminée, peut-être parce qu'il fait beau, ou que l'idée lui en vient, on ne sait. D'autres paraissent affairés, positifs, ou bien encore consciencieux et assidus. On en voit se diriger à la rencontre l'un de l'autre, hostiles ou courtois. Ils se rejoignent, ils se touchent, et, satisfaits, s'éloignent d'un air de profonde indifférence.

Les fumées, ignorées du voilier, sont magnifiques ; on les contemple sans se lasser. Parfois quand la brise est contraire et que le navire a belle allure, c'est le grand déferlement classique. Les navires paresseux, naviguant vent arrière, ont le déshonneur des fumées obliques penchées sur leur avant. Parfois, aussi, les jours de beau temps, elles s'élèvent en une haute colonne, puis s'épandent, tendant, au-dessus de tout le navire et bien loin au delà comme un grand dais aux contours fantastiques. Les brises folles viennent y jouer, le soulèvent, l'agitent, le replient, le déroulent de nouveau, jusqu'au moment où le souffle du vent déploie dans toute sa longueur l'immense pavillon.

Combien d'autres variétés au large, sur rade, dans

les bassins. Fumées de chauffe, avec leurs nuages noirs et gras, que l'expert observe et explique, fumées temporaires, fantaisistes, où se mêle la vapeur des treuils et des cabestans; celles qui, assaillies par le coup de vent au sortir des cheminées, sont rabattues en tourbillons brutaux sur le travers du pont du paquebot qui roule; parallélisme splendide et résolu des fumées d'une escadre en marche. Que dire enfin du mystère de ces fumées-fantômes, qui, au large, pendant des jours vous accompagnent ? Sous la coupole d'un bleu pâle, au centre du cercle parfaitement délimité des eaux, le navire oscille avec la minutie d'une aiguille de boussole. Tout est précision, certitude. A l'horizon, quelque part sur l'arrière, monte une petite fumée grise. On la relève avec soin. L'heure d'après elle a disparu. Le lendemain elle se montre de nouveau, au même point, vous suit, puis disparaît encore. Et parfois pendant plusieurs journées de suite, l'inconnu qui, au loin, tient une route parallèle, chemine ainsi sous l'horizon, sans autre signe de sa présence que ce flocon de vapeur taciturne. Si les eaux se refermaient sur lui, la légère fumée flotterait peut-être encore quelque temps, puis, selon la parole du poète, le navire évanoui ne laisserait même pas « derrière lui un haillon de nuée. » Comment ne pas ajouter, en considérant le cercle implacable de l'horizon :

« Nous sommes faits de l'étoffe dont sont faits les songes,
Et notre petite vie est encerclée de sommeil ».

La poésie fit au nouveau navire un accueil moins défavorable qu'on n'aurait pu l'imaginer, quoiqu'on y puisse noter une certaine froideur.

Beaucoup l'ignorèrent.

Byron en demeura toujours aux voiliers. Rappelons à ce propos qu'il a dans son *Childe Harold* donné d'un vaisseau de ligne une petite description tout à fait soignée. L'éloge qu'il y fait de l'ordre, de la propreté, du bon entretien du matériel ont dû réjouir l'âme de plus d'un capitaine de frégate en retraite. Au fond, ce romantique était infiniment plus soigneux et méticuleux qu'on ne croit. L'équipage devait redouter ses inspections à bord du *Bolivar*. Quand on songe d'autre part que lui-même, avant de se produire devant le public littéraire, se soumettait à la sortie, sans un murmure, au froncement de sourcil des libraires, aux rectifications de tenue du capitaine d'armes Gifford, on se demande à quelles hautes fonctions disciplinaires il se fût élevé si le titre et la fortune d'un lord ne l'avaient dispensé de toute utile occupation.

Shelley, épris de créations nouvelles, consacra paraît-il ses loisirs de Livourne, pendant l'été de 1820, à dessiner, avec l'aide d'un ami plus sérieux, les plans d'un canot à vapeur. Dans une épître familière adressée à leur amie Mrs Gisborne, veuve d'un armateur de Constantinople, il dépeint, avec autant d'esprit que de bonne grâce, la pièce qui leur servait de laboratoire, toute jonchée de roues dentées, d'engrenages, de crampons de fer, de pièces de cuivre, de plans, de devis et d'objets disparates. On ne sait trop ce qui sortit de ce magnifique désordre dont le bizarre détail fait plutôt songer au cabinet



d'un alchimiste qu'à l'atelier d'un mécanicien. Des traités de sections coniques, des tables de logarithmes y voisinent avec les œuvres de Laplace et de Saunderson, qu'il n'était peut-être pas nécessaire d'aller extraire de la bibliothèque pour construire une petite chaudière, des cylindres, des pistons et des bielles. La machine à vapeur datait déjà d'une trentaine d'années. Le concours d'un bon chaudronnier et d'un ajusteur exercé aurait largement suffi sans qu'il fût besoin de troubler dans leur repos des mathématiciens de génie.

A part cette aimable fantaisie Shelley ne semble avoir fait dans ce domaine aucune incursion digne qu'on la signale.

Wordsworth, leur aîné de vingt ans et qui leur en survécut près de trente, car il mourut octogénaire, composant des vers jusque dans son extrême vieillesse, eut tout le temps d'assister aux progrès de la nouvelle navigation. Quand il mourut en 1850 il y avait exactement dix-neuf ans que les steamers traversaient l'Atlantique, et depuis 1840 la compagnie Cunard effectuait ses services réguliers entre Liverpool et le continent américain. Malgré tout son attachement pour le passé le poète blanchi trouva quelques bonnes paroles pour les vaisseaux de l'avenir. Il n'avait pourtant conservé qu'un souvenir désenchanté du petit bâtiment à roues sur lequel il avait pris passage pendant son voyage des Hébrides. Il aurait voulu, disait-il dans une pièce « fuir sur quelque esquif aérien ou sur les ailes d'un hippogriffe, bien loin de ce monstre hébété et de son équipage enfumé. » Mais ce sont là de ces souhaits qui n'engagent à rien. D'ailleurs sur ses vieux jours il

était devenu bénisseur, et qui songerait à lui en vouloir ? Dans un de ses derniers sonnets, intitulé, peut-être pas très élégamment « Bateaux à vapeur, Viaducs et Chemins de fer » il impose les mains à ces utiles auxiliaires de l'homme, et même, ce qui chez ce vieillard de soixante-quatorze ans, dénote encore assez de lucidité et de clairvoyance, il prédit un temps où le poète comprendra la vie qui les anime, pénétrera l'âme de ces étranges créatures.

Cette prophétie n'était point faite pour Tennyson. Contemporain des Léviathans il conserve partout la voile, même au prix du mensonge. C'est sur un grand voilier que dans le poème intitulé « Voyage de long cours » l'équipage est censé partir à la poursuite des vérités premières, des visions d'espérance, de science et de liberté. Une force mystérieuse les pousse, qui semble défier les lois de la nature : « Car les rafales se levaient, faisaient rage, cessaient, mais d'où venait le souffle qui conduisait la voile au cœur pacifique du tourbillon déchaîné, à la rencontre, à la traverse des tempêtes contraires ? » On a envie de répondre tout stupidement : « Des cylindres de la machine, car leur soi-disant voilier doit être en réalité, selon la mode de ce temps-là, un navire mixte. Quand la brise hâle sur l'avant, ils descendent tout simplement leurs aubes ou leur hélice, mettent la machine en marche et font bonne route même avec le vent debout. »

Cette métamorphose du vapeur en voilier, par respect pour les anciennes traditions de la poésie, se remarque notamment dans les strophes du navire, dans la première partie d'*In Memoriam*. Horace avait autrefois composé quelques stances, devenues



classiques, au vaisseau qui portait Virgile vers la Grèce. Tennyson adresse les siennes au navire qui ramène de Trieste vers les côtes de Cornouaille le cercueil de son ami le plus cher, Arthur Hallam, mort subitement, encore tout jeune, au cours d'un voyage dans l'Europe orientale. Le passage, fort beau, est d'inspiration tout antique. Le poète souhaite au navire qui porte une dépouille si chère les brises les plus douces. Puissent, dit-il, les vents sommeiller aussi paisiblement que sommeille celui qui pour jamais s'est endormi. Désir touchant, et cependant presque impie ; car si, comme le laisse entendre le poète, le navire fait route à la voile, ce sommeil des brises l'emprisonnera dans le calme ; il mettra de longues et peut-être périlleuses semaines à ramener au rivage natal celui qui doit y trouver le lieu du repos.

Il est réconfortant de voir la vérité moderne rétablie (la poésie n'en souffre point) dans le tableau du grand peintre Holman Hunt, qui porte pour titre « Le Navire », et en épigraphe, cette strophe d'*In Memoriam* :

J'entends la rumeur de ta quille,
J'entends la cloche qui sonne dans la nuit,
Je vois la fenêtre de la cabine éclairée,
Je vois le marin à la roue du gouvernail.

Quelques détails du tableau s'inspirent du poème, mais l'idée, sensiblement différente et dégagée de toute brume, réside presque entièrement dans une opposition où le steamer fait comme figure de symbole.

On est sous la tente arrière d'un petit paquebot, pendant une traversée de nuit, par mer calme.

L'homme de barre est à la roue, gouvernant au juger à ce qu'il semble, car on a supprimé pour plus de simplicité, mais peut-être aux dépens de la vraisemblance, le compas et son habitacle. Le prosaïque parquet du pont est éclairé par le reflet de deux claires-voies arrondies. Dans la pénombre on discerne vaguement, les autres passagers s'étant probablement retirés dans leurs cabines, un homme à turban, penché vers un panneau, et une voyageuse en manteau écossais, indication possible du trajet : orient, occident; un croissant de lune minuscule qu'on aperçoit au-dessus de la tente, soigneusement entouré de son cercle de lumière cendrée, montre d'ailleurs par sa position qu'on fait route au sud. Le ciel nocturne est d'un bleu profond, angélique, tout rayonnant d'étoiles naïves, et au-dessous de ces astres, léchant les bords de la cheminée du bateau, une flamme qu'aucune fumée n'atténue, flamme rouge vif, crue, venue des fournaises du steamer, mêle une lueur d'enfer à ce beau ciel mystique.

L'hostilité de Ruskin contre tout le présent et l'inévitable avenir devait naturellement lui suggérer plus d'une malédiction à l'adresse des bâtiments à vapeur. A vrai dire elle lui a par contre, notamment dans ses Ports d'Angleterre, inspiré de si belles pages à l'éloge des anciens voiliers qu'on ne saurait trop se féliciter d'un aussi merveilleux courroux. A-t-on jamais parlé en termes plus émouvants des grosses barques côtières et des charbonniers du Nord, non point ceux qu'on rencontre aujourd'hui un peu dans tous les ports du monde, mais les vieux charbonniers à voiles, presque fossiles maintenant, leur lenteur et leur incertitude les ayant exilés d'un

monde qui veut prévoir, organiser, vivre vite ? Et les vaisseaux de ligne, remparts de chêne de la vieille Angleterre, auraient-ils pu souhaiter panégyrique plus somptueux que celui que prononça Ruskin, lorsque, sans s'en douter, il fit leur oraison funèbre ? Antiquité, époque des chars, moyen âge époque des coursiers et de la chevalerie, temps modernes, dit-il, époque des grands vaisseaux à voiles. Il les accable de son admiration; il découvre en eux les plus nobles vertus de l'humanité : l'intelligence, l'amour de l'ordre, le courage, l'obéissance, le patriotisme réfléchi, l'attente calme du jugement de Dieu.

Par contre, s'il parle des vapeurs, il n'a pas de termes assez dédaigneux pour en caractériser et la forme et l'esprit : cendriers flottants, marmites flottantes, nuages de suie et de fumée. Sa partialité est parfois si révoltante qu'elle donne envie de brûler tout ce qu'il a adoré, vieux bois, vieux agrès, vieilles toiles, et d'en offrir l'holocauste aux vapeurs injuriés.

Ce sont d'habitude les marines de Turner, soit qu'il les étudie, soit qu'il en évoque le souvenir, qui servent de prétexte à ses admirations agressives. Mais après tout, dans ces marines (laissons de côté la demi-douzaine d'indiscernables où par la faute du temps, jointe à celle du peintre, l'œil n'aperçoit plus guère que de l'arc-en-ciel fouetté) le voilier est gênant, tient trop de place. Aux regards les moins prévenus, la mort de Nelson produit l'impression d'une grande exposition de toiles grises sur des poteaux, immobiles, mornes, encombrantes. La mer est parfaitement invisible, et rien n'en éveille l'idée, pas plus cet étendage indiscret que les galeries sculptées et ouvragées des bâtiments qu'on entrevoit

au fond. Quant à Nelson et ceux qui l'entourent ils sont trop menus pour attirer et retenir l'attention. Les voiles absorbent tout.

De fait, quelle que soit leur souplesse, elles conservent encore trop de rigidité pour qu'on les accepte pour elles-mêmes, pour la beauté de leurs couleurs et de leurs formes. On les supporte beaucoup plus aisément quand elles ne sont plus qu'accessoire, aile de mouette, papillon posé, et l'on pourrait même dire que souvent les plus expressifs des voiliers sont précisément ceux qui se sont dépouillés momentanément de leurs attributs essentiels, ceux dont la mâture, les agrès, nus, réduits encore par la distance, ne constituent plus guère qu'un rappel discret, un symbole de gréement. On s'arrête volontiers à considérer ces grands trois-mâts de charge ou de combat dont les maîtres d'autrefois, et Turner lui-même, aiment à montrer le profil grisâtre à l'horizon sur les mers agitées, avec leurs arrières très hauts, et leurs avants agenouillés. Les grands bâtiments sont à l'ancre, attendant patiemment le retour du beau temps. Ils se redressent lentement, pesamment, au passage des lames, et le long tangage révèle un soulèvement profond des flots. Toutes les voiles sont ramassées quelque part dans les soutes, ou serrées le long de vergues grêles. La mâture dénudée, atténuée encore par le peintre, paraît si fragile au souffle de la tempête déchaînée, qu'on la plaint, et qu'en vérité — sentiment que l'artiste eût peut-être partagé, l'on sait gré à l'industrie humaine d'avoir, écartant ces frêles appuis, mis au service des robustes navires la puissance infatigable des machines.

L'objection la plus grave que le critique eût pu élever, au point de vue de l'art, contre les vapeurs de son temps, presque tous navires mixtes, c'est-à-dire conservant, malgré leur machine, la plus grande partie de l'ancienne voilure, c'était précisément cette duplicité de nature, sans parler de ceux d'entre eux qui, navires composites, alliaient dans leur construction le fer avec le bois, assemblage bâtard bien fait pour émouvoir l'auteur des Sept Lampes de l'Architecture. Ils prétendaient être à la fois vapeurs et voiliers. Or, par la voile, ils semblaient accepter les caprices de la brise, toutes les subtilités des chemins obliques. D'autre part leur machine, dédaigneuse du vent et de ses fantaisies, ne voulait d'autre fin que la régularité de l'allure et la rectitude de la route. La voile était sœur de l'aile, aérienne ; la machine recelée dans les flancs du navire puisait son énergie aux entrailles mêmes de la terre. Cette opposition des deux principes, que le poète du *Léviathan*, mieux informé, eût traduite en mythes grandioses et dont il eût tiré toute une philosophie, se manifestait même au regard, dans la structure, dans le gréement, dans l'armement du navire par maints détails contradictoires. Par vent contraire, la machine au travail souffrait de ce vaste déploiement de mâts et de vergues ; vent arrière, toutes voiles dehors, elle semblait maintenant charger le navire de son poids inutile.

Ce défaut d'unité ne pouvait échapper aux artistes. On trouve dans l'œuvre de Turner un essai de solution digne de remarque. Dans une de ses plus belles toiles, consacrée au souvenir du peintre David Wilkie, mort au cours d'une traversée, et immergé

au large de Gibraltar au mois de juin 1841, un paquebot à vapeur occupe le centre du tableau. On le voit à contre-jour. A l'avant deux triangles de voiles noires (les focs) ; sur le mât de misaine, deux carrés de voiles noires (petit perroquet et petit hunier) ; on a mis en panne et les deux voiles sont dans l'axe même du navire. Ces silhouettes sépulcrales se continuent par la cheminée noire, perdue dans un tourbillon de fumées qui envahissent le ciel. Sur l'arrière de la cheminée, coupant net la sombre muraille du bâtiment, une bande de lumière, venue d'on ne sait quel soleil jaune, s'enfonce et s'allonge sous les eaux mortes. Dans la masse ténébreuse du navire, au dessous de la cheminée, on distingue confusément la cage d'une roue. L'impression générale est celle d'un navire en feu, les flammes étouffées ne se trahissant que par leurs énormes fumées ; ou bien encore un bûcher solennel en pleine mer. On le voit, la voile n'est ici qu'un accessoire du décor ; toute l'attention est concentrée sur le vapeur, conçu moins comme un navire, que comme un brasier, un vaste incendie. Mais la magnifique unité de la composition est obtenue au prix d'un double sacrifice : celui de la voilure, et celui de la marche.

Il est tout à fait heureux pour les artistes et les poètes que les ingénieurs soient venus les tirer d'embarras, et que, frappés eux-mêmes de l'imperfection du navire mixte, ils lui aient peu à peu substitué presque partout, comme paquebot, navire de charge et à plus forte raison navire de guerre le type de vapeur dont la physionomie décidée nous est devenue familière.

Par surcroît de bonne fortune un homme s'est alors trouvé, d'une imagination surprenante et doué d'une sympathie singulière pour ces grandes créatures, qui, patiemment, a observé leurs allures, a étudié leurs habitudes, a compris leurs humeurs, et, poète, nous a révélé une partie de leur secret. Voyons comment, après un demi-siècle d'attente, la prophétie de Wordsworth fut accomplie par Rudyard Kipling.

XVI

KIPLING, MÉTALLURGIE ET MÉCANIQUE

Populaire chez ses compatriotes, plus populaire encore à l'étranger, ce qui semble indiquer chez lui encore plus d'inspiration que de talent, Kipling est surtout connu par ses récits de la jungle, qui sont, en effet, une des parties durables de son œuvre multiple et composite. Ami des natures primitives, des grands fauves des forêts, il était tout naturel que sa sympathie le portât également vers ces êtres plus mystérieux encore, en partie création de l'homme, obéissant pour une part à ses lois, mais où les sourdes volontés de la matière, encore mal connue et souvent indomptée, se manifestent par des démarches qui parfois déjouent le calcul et déconcertent l'intelligence. Que le voilier d'autrefois fût animé de cette vie élémentaire, qu'il fût un être distinct, ayant son caractère propre, ses habitudes, ses préférences, capable d'affection et de ressentiment, de reconnaissance et même d'ingratitude, il n'est pas un vrai marin de l'ancienne marine qui ne s'en fût porté garant. Mais le vapeur moderne, redoutable et grondant, offre un exemple beaucoup plus parfait de ces créatures qui tiennent le milieu entre la chose inerte et l'animal.

La vie de ces grands cétacés de métal est, en un sens, d'étude plus facile que celle des sauvages héros du Livre de la Jungle. Lorsqu'on lit les exploits de la panthère Bagheera, de la tribu des loups, de Baloo l'ours brun, de Kaa, le boa monstrueux, on se doute bien que leur chroniqueur n'a guère pu que compléter, d'imagination, les détails probablement bien sommaires qu'il avait recueillis des chasseurs à l'affût et des paysans hindous. Le Décalogue de la jungle, dont il nous donne d'importants fragments, paraît une fort bonne loi, mais ni la lettre, ni, ce qui est plus grave, l'esprit, n'en offre aucun caractère d'authenticité. Les hôtes des forêts, débonnaires entre eux à la rencontre, souffrent en effet difficilement dans leur cercle l'intrusion d'un observateur humain, quelle que soit la pureté de ses intentions. La science n'est pour eux qu'une mauvaise excuse; ils lui opposent et la dent et la griffe. On ne peut guère les approcher à loisir qu'en captivité, mais ils ne sont plus alors que l'ombre de ce qu'ils furent au désert.

Les monstres transocéaniques des sept mers du globe ignorent cette misanthropie. Le nouvel Arion est pour eux le bienvenu. Mais s'ils sont d'abord facile, si leur commerce n'offre d'autres inconvénients que leurs périlleuses fantaisies, lorsqu'ils prennent leurs ébats au milieu des vagues déchaînées, ils sont peut-être encore moins enclins à dire le secret de leur vie intérieure que les bêtes des champs, des bois, et que les autres créatures des eaux. Leur langage, fait d'articulations massives et régulières, de bruits sourds, de rumeurs confuses, où l'on perçoit des halètements, des protestations,

des plaintes, des gémissements, des sanglots, réclame de ses interprètes non pas seulement une grande délicatesse d'oreille, une science consommée, une intelligence toujours en éveil, mais encore toute une part de divination. On n'a jamais pris la peine d'en composer le dictionnaire. C'est de vive voix que les augures se transmettent le sens des mots mystérieux, et de quelques-uns seulement. Combien d'autres, et peut-être les plus importants, demeurent inexpliqués, indéfinis. Il en est de même pour le langage muet des gestes, des attitudes, du détail multiple de la physionomie. Même les initiés se contentent de noter les aspects les plus communs ou les plus remarquables de quelque rude métaphore, et passent, croyant de bonne foi le sujet épuisé.

Il faut, en réalité, pour comprendre ces grandes créatures instinctives, se refaire soi-même créature d'instinct, sentir avec elles, penser avec elles, car elles ont leur pensée obscure, et peut-être surtout rêver avec elles. Le penseur commence la tâche ; le songeur la poursuit et l'achève.

Kipling a été l'un et l'autre.

Vus de l'extérieur, les principaux incidents de la vie maritime de Rudyard Kipling sont assez faciles à retracer.

Il fut, il y a vingt-cinq ans, chargé par un journal de Bombay d'aller faire un voyage au Japon et dans l'Amérique du Nord, d'où plusieurs longues traversées dans l'Océan Indien et le Pacifique sur toutes espèces de bateaux. Un paquebot bon enfant de la British India, dont la bienveillance tout hindoue s'étendait jusqu'aux plus chétifs insectes

(il fourmillait de cancrelats) le transporta sans encombre et sans ennui jusqu'à Singapour. Le voyageur prit ensuite passage sur l'un des bâtiments de la Peninsular et Oriental, à destination de Hong-Kong. A Canton il fit une excursion sur un grand vapeur de rivière américain. La Peninsular le reprit et l'emporta vers le Japon. De gros temps et de forts roulis marquèrent cette dernière partie du voyage. A Yokohama il s'embarqua sur la *City of Peking*, de la Pacific Mail Company, pour une traversée de trois semaines. Un coup de vent de sud-est les prenant presque de flanc occasionna pendant cinq jours de suite des roulis extrêmement pénibles, et d'une telle amplitude que même les passagers de sang-froid en eurent quelque souci. Il débarqua à San-Francisco.

On ne saurait guère donner la nomenclature des nombreux voyages par mer qu'il effectua dans la suite sans tomber dans la sécheresse d'un extrait du Lloyd, ou d'un prospectus d'agence de transports. Qu'il suffise de dire que pour ses affaires ou pour son agrément il s'est rendu de la plupart des grands ports du vieux monde à la plupart de ceux des nouveaux continents. En 1898, il eut aussi l'occasion de passer quelques semaines sur un navire de guerre, ayant été chargé par un journal de rédiger un compte rendu des manœuvres de l'escadre.

Les marins du commerce (il s'agit bien entendu de ceux qui lisent) tiennent Rudyard Kipling en très haute estime, mais ils le considèrent après tout comme un terrien. Les terriens sont peut-être plus proches de la vérité en le considérant comme un homme de mer.

Il a moins aimé la mer pour elle-même que pour ses navires. C'est la plupart du temps de la passerelle d'un vapeur, avec, derrière soi, l'énorme cheminée, qu'on l'aperçoit et qu'on la domine, tantôt bleue, s'ouvrant au passage de l'étrave, souvent aussi inquiète, tourmentée, jetant ses vagues à l'assaut des bastingages de l'avant. Si par hasard il nous la fait contempler du rivage, soit d'une falaise, soit d'une jetée, soit d'une tour de phare, il est rare qu'on ne signale bientôt à l'horizon un navire partant pour quelque long voyage. Qu'on se rappelle, au crépuscule, dans la « Lumière qui s'éteignit », le grand paquebot australien franchissant le détroit, révélant son approche par les sourdes pulsations de l'hélice, émergeant, ombre puissante et rapide, puis disparaissant au large, en route pour les mers du Sud, et toutes les émotions confuses qui palpitent dans son sillage nocturne.

Les vapeurs modernes, dans toutes leurs attitudes, n'ont jamais été décrits avec tant de joie tressaillante et d'affectueuse décision. Il a découvert la grâce cachée des monstres les plus gauches et les moins dégrossis. Le garde-côte lui-même, plate-forme stupide, surmontée d'une grosse tour qui porte un gros canon, ne paraît plus si ridicule quand on le voit faire courageusement l'ascension des grandes lames, et tanguant, luttant, haletant, à moitié submergé, atteindre enfin l'estuaire désigné.

Poésie des navires qui passent dans la nuit, beauté des formes contemplées, nous n'en sommes toujours qu'aux apparences. Il est temps de franchir le seuil mystérieux et d'arriver jusqu'à l'âme même du navire.

La première traversée du *Dimbula*, qui fait le sujet d'une des nouvelles de Kipling, est un des événements de mer auxquels la Shipping Gazette consacre à peine quelques lignes. Le *Dimbula* est un cargo-boat de 2,500 tonneaux, construit dans les chantiers de la Clyde, et qui, ayant terminé ses essais, vient charger à Liverpool, son port d'attache. Le vapeur n'a rien qui le signale particulièrement à l'attention du public, sauf qu'il est neuf. La coque peinte en gris, la cheminée rouge, le vert du cabestan et des treuils fourniraient tout au plus quelques humbles éléments de pittoresque. On le met à quai. On arrime dans la cale quatre mille tonnes de marchandises diverses et il part pour New-York. Il trouve du mauvais temps au sud de l'Irlande. Le coup de vent d'ouest persiste pendant une bonne partie du voyage. Le navire a un peu souffert, mais les avaries sont toutes superficielles. Elles seront facilement et promptement réparées durant l'escale. Il ne lui restera plus qu'à recharger, revenir, puis recommencer, indéfiniment. Armateurs, chargeurs, assureurs sont généralement satisfaits de cette première traversée. Ils n'y voïent d'ailleurs aucun mystère. Qui sait ? Les poètes, le poète du Léviathan lui-même n'eût peut-être retenu de cette première rencontre du navire avec l'océan que quelques détails d'épopée : cheminée bosselée comme un casque de preux, rambardes tordues, cabestan ébranlé sur son axe, et les flancs du vaisseau encore tout ruisselants de la lutte.

Il faut chercher ailleurs que dans le corps à corps avec la vague la poésie profonde de ces premières traversées. C'est au sein du navire que le mystère

s'accomplit. A la faveur de l'épreuve la vie indistincte et confuse qui s'agitait en lui est passée lentement à la conscience plus claire; du discordant et du multiple est sortie l'unité; le chaos des volontés élémentaires fait place à l'être harmonieux et lucide.

Même avant le départ, le navire neuf, le navire sans histoire n'est point chose inerte, inanimée. Les anciens sentaient frémir et murmurer dans leurs vaisseaux de bois les chênes et les sapins de la montagne. De quelle vie palpitante doit tressaillir le navire de métal ! Il s'y doit conserver le souvenir confus du grondement des fourneaux, de l'écrasement des laminoirs, et du rythme des limes et des marteaux des forges. Venues d'on ne sait quels lointains ateliers, prises, reprises par le treuil, la machine et l'outil, ses pièces d'acier, ses tôles, ses pièces de cuivre se sont vues imposer d'étranges fraternités. Vaincues dans leur résistance, on les a unies par des liens indissolubles pour des tâches qu'elles ignorent encore. Le souffle, le premier mouvement des machines, vibrant comme de grandes lyres, leur est une révélation. Avec joie elles accepteront leur part de cette vie rythmique et splendide qu'on leur propose, dans la douceur et la sécurité des eaux calmes. Mais voici, car c'est à l'effort qu'on les destine, que des volontés étrangères les entraînent impétueusement dans un monde tourmenté et visiblement hostile. Des coalitions de forces redoutables viennent les assaillir, impitoyables pour les faibles, capables de briser les plus robustes. C'est le moment des hésitations, des défaillances, des révoltes. La résolution chancelle. Il y a

des surprises, des défaites partielles, des affolements, même d'énormes trahisons. Des instincts de liberté sauvage et primitive surgissent dans les consciences obscurcies. A défaut du repos on aspire au chaos. Cependant, car de grandes honnêtetés planaient au-dessus de toutes ces luttes, des pensées de devoir viennent ça et là se poser. On sent passer de vastes encouragements. Les battements d'un cœur puissant portent partout l'idée d'unité et de règle. Chaque mouvement, chaque minute qui s'écoule marque une conquête de la bonne volonté sur l'égoïsme irréfléchi. On se recueille comme pour une vie nouvelle. Des ascensions, des transfigurations s'ébauchent. Et soudain, de l'abdication multiple et joyeuse, naît et s'élève une âme souveraine, unique, dominatrice, l'âme même du navire. C'est elle qui désormais voudra pour tous, et sera obéie, saura, et sa science sera la leur, souffrira, et tous souffriront avec elle. C'est en elle qu'ils se reconnaîtront; c'est en elle qu'ils seront jugés.

Telle est la philosophie du conte de Kipling. Il l'expose avec un sourire, ce qui n'est point fait pour déplaire. En ces délicates matières il convient de ne jamais tomber dans les excès de certitude, et de se ménager, pour sa tranquillité, quelques échappées sur l'ironie. Mais l'on sait que chez le sage quand l'humour est à la fenêtre on est sûr de trouver la gravité à la maison.

Si Kipling avait cru devoir emprunter aux doctrines métaphysiques la commodité de leurs formules, il aurait pu, on le voit, assez justement considérer le navire moderne comme une grande monade. Entre toutes les monades de métal qu'il résume, et

que des rapports subtils unissent entre elles suivant une hiérarchie fort complexe, chacune ayant sa fonction définie, sa part d'initiative et de responsabilité, il en est une, peut-être la plus vivante, dont l'étude et la contemplation ne sauraient le lasser : c'est la monade machine. Il l'a célébrée en vers : le recueil des Sept Mers est tout plein de sa gloire et de sa puissance. Il a essayé d'en pénétrer les obscurs desseins dans le conte à demi symbolique *The Devil and the Deep sea.*

Quelques détails du récit rappellent assez curieusement l'aventure du malheureux vaisseau échoué et abandonné, que le navigateur Wallis rencontra à Batavia, et dont nous avons plus haut retracé les infortunes, quelles que soient d'ailleurs les différences de temps et de circonstances.

Un vapeur anglais de 900 tonneaux, gréé en goélette, se livre depuis nombre d'années à des opérations commerciales d'un caractère fort équivoque : transport de contrebande de guerre, évasion de convicts, abordages suspects, brigandage. Il a dû plusieurs fois, vu sa mauvaise réputation, changer de nom, d'adresse et de signalement. D'ailleurs son équipage, pont et machine, libéralement payé, lui demeure d'une fidélité à toute épreuve à travers toutes les vicissitudes. Un jour que la paix internationale et l'honnêteté universelle lui donnaient peu d'espoir de gain sur la frontière du juste et de l'injuste, le navire, rôdant alors sous le tropique, autour des colonies d'un petit état inoffensif, s'enhardit jusqu'à ramasser, à grand renfort de scaphandres, pour deux millions d'huîtres perlières dans des réserves privées. Malheureusement une

canonnière croisait dans ces parages. Elle lui donne la chasse, d'un obus d'exercice désempare la machine, prend le bateau à la remorque et dépose les prisonniers au port le plus proche dans une mauvaise île, isolée de tout, infestée de fièvre et de turbulents indigènes. Le gouverneur les enrôle bon gré mal gré dans sa milice, et les fait guerroyer pendant huit mois contre les naturels, tandis que leur bâtiment, consciencieusement dépouillé de tout ce qui, transportable, avait une valeur marchande, se rouille au mouillage. Avec le temps, le télégraphe et la presse quotidienne, cette histoire, suffisamment dramatisée, arrive jusqu'en Angleterre. L'opinion publique s'émeut. Toujours soucieuse de la dignité du pavillon national, dût-il flotter sur une barque de pirates, elle exige des excuses, des réparations. Le petit état inoffensif s'exécute et câble au gouverneur de libérer ses prisonniers. Le gouverneur, homme d'esprit, les rembarque sur leur ponton : qu'ils s'en aillent où ils voudront, mais qu'ils ne s'avisent pas de redescendre à terre, car c'est à coups de fusil qu'ils y seraient reçus. Mourant de faim, à moitié nus, brûlés de soleil sur leur misérable navire, ils parviennent enfin, après des efforts surhumains, à réparer grossièrement les avaries de leur machine et s'enfuient une nuit sur leur vieille coque ravagée. Ils s'en vont la couler dans une petite crique où ils savent que la canonnière doit relâcher. Elle arrive, se jette sur l'épave, sombre, et ils sont vengés.

L'incident de la machine qui s'arrête, atteinte d'un obus, et qui plus tard, sommairement remise en état, retrouve un semblant d'existence, n'occupe

qu'une petite place dans le récit, mais il est présenté de telle sorte qu'on découvre, par delà les choses visibles, toute une vie monstrueuse et troublante.

La bête de fer allait paisiblement, innocente, ignorante des viles besognes humaines du dehors. Elle accomplissait sa tâche loyalement, soucieuse des grandes lois du rythme, effectuant ses révolutions dans le temps assigné avec l'aisance sereine des planètes.

Brutalement ce majestueux équilibre est rompu : un boulet fracasse un membre de la machine.

Elle ne s'arrête point sur le coup, et dans ces quelques secondes anxieuses va se trahir tout ce qu'il y a d'inexplicable — mal déguisé sous le nom de fatalité, de nécessité ou de hasard — dans la volonté des êtres inanimés. Est-ce malveillance, colère, perversité, dérision, la machine blessée continue un instant sa course, agite ses membres valides ou meurtris, et brise ou mutile autour d'elle. Elle tâche de ne rien oublier dans son œuvre de destruction, qu'il s'agisse d'ébranler à coups de bélier les colonnes qui la supportent, ou de soulever, d'une poussée d'épaule, le couvercle du cylindre. Alors, haletante, elle s'arrête, comme satisfaite de sa vengeance, peut-être aussi stupide du mal qu'elle a commis.

Renan fait quelque part allusion à une bizarre créature de plâtre à laquelle un religieux avait réussi à communiquer une sorte de vie factice en lui plaçant sur les lèvres un tétragramme tout puissant. Elle allait, venait, s'acquittait des besognes grossières, mais à la condition qu'on fût attentif

à lui donner des ordres. Un jour que par mégarde on l'avait abandonnée à sa fantaisie, la statue mit tout en morceaux dans la pièce où on l'employait. La machine livrée à elle-même a les mêmes gestes insensés dès que ce mystérieux talisman, l'équilibre des forces, lui est brusquement enlevé.

Elle ne survit guère à cet accès de violence. Blessée, de longs mois d'inaction l'affaiblissent encore, l'anéantissent peu à peu. La rouille la ronge impitoyablement. Elle retrouve, pendant de courts instants, un semblant de vie grinçante et pénible, fournit son dernier effort, enfin elle s'engloutit, et pour elle c'est bien la fin, car dans ces parages inhospitaliers la seule perspective qui lui reste c'est de se dissoudre pendant des siècles et des siècles dans les vases de l'océan.

A fixer son regard sur la création, on en vient à perdre de vue le créateur, toujours présent. La machine, puissante et volontaire, ferait presque oublier les hommes qui l'ont construite, qui la surveillent et qui la dirigent. Leur nombre cependant est assez imposant et il ne cesse de s'accroître. La conquête du navire par le mécanicien est un des grands événements de l'histoire maritime contemporaine.

Spectacle curieux que de voir au début le nouvel embarqué presque seul, relégué au foyer de sa petite chaudière ou au levier de sa machine, et médiocrement considéré : c'est un auxiliaire, un ouvrier, un intrus. L'homme ne dit rien, supporte. Cependant la machine grandit et son peuple grandit avec elle, et ceux qui le couvraient de dérision sont

abaissés à leur tour. Aux gabiers méprisants on enlève leurs hunes, leurs voiles, leurs vergues. On les fait descendre sur le pont pour les assujettir aux misérables besognes de l'accostage, du chargement et de l'appareillage. Leur dégradation est telle qu'ils ne se souviennent même plus qu'il y eut une mâture. Et voici que leur nom même vient de périr. Les tribus de la machine, au contraire, de plus en plus florissantes et puissantes, essaiment et se répandent en tout lieu. Leur grande citadelle de foyers et de cylindres ne leur suffit plus. Ils imposent leurs inventions partout où ils aperçoivent un homme du passé agissant à la force des bras sur un levier ou sur un câble. Le vaisseau de guerre leur fut longtemps hostile : ils l'assiègent, ils s'en emparent méthodiquement, installant leurs machines non plus seulement aux hélices et à la barre, mais aux treuils de toute espèce, qu'il s'agisse de relever les ancres, de hisser les canots, d'embarquer des vivres et des munitions, d'abaisser ou d'élever les pièces d'artillerie ou d'en mouvoir les monstrueuses tourelles.

Il ne restait plus à ces audacieux qu'à demander leur admission dans la littérature et dans la poésie. Kipling leur en a ouvert les portes toutes grandes.

A vrai dire, les titres de noblesse ne leur manquaient point, et ils pouvaient se vanter de leur généalogie, puisque, bien au delà de l'ère des navires, elle remontait jusqu'à la troisième génération des hommes, celle de Tubalcaïn, père des forgerons. Leur ancêtre païen, Héphaistos, malgré ses infortunes, ne fait pas trop mauvaise figure non plus dans la société des grands dieux. On aurait fort

surpris ses équipes de Cyclopes en leur annonçant qu'un jour viendrait où leurs enclumes se dresseraient pour qu'on y martelât des coques de navires et des pièces de machines, bien mieux qu'on les embarquerait eux-mêmes, avec leurs outils, pour surveiller la marche de vaisseaux encore plus merveilleux que ceux des Phéaciens.

La poésie anglaise n'avait pas complètement ignoré les descendants directs de ces fameux artisans. Leur absence étonne dans Chaucer. Les pèlerins de Cantorbéry représentent toutes les classes de la société, mais il n'en est pas un qui ait les mains noires. Et pourtant il y avait alors des forgerons et des maîtres de forges dans la forêt de Dean. Spenser a connu l'atelier, mais, conservant en cela la doctrine de l'Eglise, pour qui les métiers manuels étaient une conséquence du péché originel, il n'en a retenu que la tristesse et que le bruit. Son héros est conduit par Mammon, à travers de sombres corridors, aux salles souterraines où les démons façonnent les métaux précieux. Tous ces ouvriers diaboliques, penchés sur les fourneaux et les creusets, sont hagards, fiévreux, difformes. On hésite, à les voir, entre la frayeur et le dégoût. Les compagnons du forgeron Souci appartiennent au même ordre de créatures. On peut noter, chemin faisant, que l'allégorie était à bon marché dans ce temps-là. Trois respectables métaphores : se mettre martel en tête, se forger des ennuis, être tenaillé de remords, font tous les frais de celle-ci, mais c'eût été certes grand dommage que le poète l'eût dédaignée. Son forgeron Souci s'est installé dans une espèce de cave, taillée à même le coteau, sur le bord d'un

ruisseau bourbeux. Quelques saules rabougris y croupissent. On entend alentour hurler les chiens et gémir le hibou. La tristesse de l'hôte répond à celle du lieu. Maigre, les yeux creux, la figure toute noire de suie, la barbe et les cheveux incultes, des mains aux grands ongles noirs et toutes crevassées de brûlures, il travaille avec six compagnons aussi farouches que lui. On s'arrêterait volontiers à écouter les marteaux faire leur carillon sur la grosse enclume. Les ouvriers se sont mis en effet par rang de taille pour forger leurs grands coins de fer; les marteaux sont rangés dans le même ordre, et tout cela compose une assez belle harmonie. Mais à la longue le fracas, auquel se joint le ronflement des soufflets, vous épuise de son accablante monotonie. Ces forgerons taciturnes décourageraient d'ailleurs toute bonne volonté. Leur regard est hostile, leur plaisanterie brutale. Un chevalier, succombant à la fatigue, est venu s'abriter sous leur toit. Au moment où, malgré le vacarme, il commence à sommeiller, l'un d'eux lui choque rudement son casque d'un coup de marteau. Un autre lui applique sous les aisselles de grandes pinces chauffées au feu de la forge. Réveillé en sursaut, le chevalier s'éloigne en hâte de ces rustres inhospitaliers, que seuls les artifices du démon peuvent dérober à son juste ressentiment.

Mammon est encore à l'œuvre dans le poème de Milton. Il s'occupe cette fois à élever pour le congrès des puissances infernales un immense amphithéâtre d'or massif, dont les fondations, les parois, les colonnes, portes, dalles, gradins, lustres doivent être façonnés du précieux métal. Nous ne sommes

plus dans la misérable boutique de maréchal-ferrant du père Souci, ni dans le boyau mal éclairé, malsain et mal outillé où Spenser fait frapper des pièces de monnaie et confectionner de petits morceaux d'orfèvrerie par des artisans faméliques. Les travailleurs de Milton ne sont pas une équipe, ils sont une armée. Comme matière première, une montagne de minerai, comme atelier la plaine immense, comme fournaise, comme creusets, comme conduits, les flammes de l'enfer, un lac de métal en fusion d'où les canaux et les écluses rayonnent à l'infini. Et comme ces ouvriers de Mammon sont merveilleux d'intelligence, d'audace, d'invention et de goût! Quelle joie ils trouvent dans leur travail! Ils sont placés, il faut le reconnaître, dans une situation tout à fait privilégiée pour des métallurgistes, ayant à portée de la main minerais et feux inextinguibles. Leur ingéniosité a fourni le reste, les machines soufflantes, les moules, créé tous les outils. Rien de surprenant à ce que, en dépit des excitations d'en bas ou des offres d'en haut, ils préfèrent le séjour de leurs chantiers industrieux aux risques d'une lutte stérile et à la monotonie contemplative des élus.

Les mécaniciens de la marine marchande (Kipling ne parle guère que de ceux-là, l'existence des autres, combat naval à part, n'offrant pas le même imprévu) ne rappellent que de très loin Mammon et ses cohortes. Un fond de cale dans un cargo-boat, charbonnier, *tramp* construit à l'économie, un foyer de chaudière, parcimonieusement alimenté de Cardiff ou d'agglomérés, en guise de sujets quelques chauffeurs en guenilles, la pelle ou le pique-feu à la

main, ne paraissent point dignes de la majesté de l'épopée. On cherche même en vain toute trace de poésie dans ces râteliers d'outils et de clés, dans ces parois suintantes et sentant l'huile. Shakspeare, Wordsworth, Coleridge, Shelley (on ose à peine nommer l'auteur des Idylles du Roi) auraient vite remonté l'échelle, en quête d'air frais, de brises salines et de vastes horizons.

Un poète aurait cependant de la peine à concevoir un séjour où la puissance et les terreurs de la mer se manifestent de façon plus sensible. La tempête, contemplée du rivage, offre de grandioses visions, mais il lui manque la menace et l'effroi. L'équipage du navire fuyant devant le temps ou tenant péniblement la cape sur une mer démontée reçoit de lugubres confidences et de farouches étreintes dont on oublie difficilement le frisson. Mais dans les profondeurs de la chambre des machines, la tourmente va jusqu'aux limites de l'étrange et du monstrueux. L'homme est là, dans les ténèbres, devant sa machine qui peine et halète. La tempête lui parvient en d'énormes roulis, en enfoncements dans l'abîme. De vastes écroulements passent au-dessus de sa tête, trombes d'eau capables d'emporter les mâts, d'arracher les pavois et les embarcations. Les ordres qui de là-haut lui arrivent, coups de timbre ou syllabes étouffées de porte-voix, sentent l'inquiétude. La machine qui s'affole aux grands coups de tangage ébranle charpentes et cloisons, et quand le bâtiment se couche, il semble qu'il va descendre aux lieux profonds dont on ne remonte plus.

A vivre au voisinage du péril invisible, l'homme

trouve en lui des ressources de calme que les anciens stoïques ont à peine soupçonnées. Il n'est guère de lecture plus attachante, plus réconfortante aussi, que celle des brefs comptes rendus d'une réparation de machine par gros temps, les hommes travaillant d'une main, se cramponnant de l'autre, sous une pluie d'écrous et de clés. Rude épreuve pour les muscles et pour les nerfs. Mais la volonté est la plus forte. La tranquillité d'esprit se manifeste dans la précision du travail accompli, et quelle satisfaction de bon ouvrier lorsqu'enfin les grandes bielles se remettent en mouvement.

Dans le conte dont il a déjà été question, *The Devil and the Deep Sea,* Kipling présente quelques autres aspects des travailleurs de la machine. On se rappelle que l'équipage du navire pirate, plutôt que de souffrir plus longtemps à bord du vaisseau où on les retient prisonniers les horreurs de la captivité, vont tenter l'impossible, et mettre la machine avariée en état de fonctionner. L'entreprise paraissait au-dessus des forces humaines. Il leur fallait étayer des pièces énormes, redresser la bielle, la tige du piston, forger un collier de métal, travaux d'usine métallurgique, pour lesquels ils n'avaient que les outils du bord et une petite forge portative. Presque nus, car on leur a volé leurs effets, et même ils ont dû se servir de leurs loques pour boucher les fentes des conduits de vapeur, n'ayant pour toute nourriture que de mauvaises bananes qu'on leur envoie du rivage pour les empêcher de mourir de faim, ils travaillent en désespérés, sans autre soutien que l'idée de la délivrance et l'espoir de la vengeance.

Le chef mécanicien Wardrop, pareil à un prophète, avec ses cheveux longs, sa grande barbe grise, ceint autour des reins d'un haillon, les anime, les dirige. Au moment où ils succombent, demandant grâce, il leur commande impérieusement de scier à la lime, besogne de forçat, deux bossoirs d'ancre de treize pouces. Ils sanglotent comme des enfants, ils se dressent menaçants. Il leur résiste, il les dompte à coups de barre de fer, il les contraint au travail et à l'obéissance. Les autres n'ont que leur instinct de bêtes acculées; lui veut ressusciter la machine morte. Cette pensée lui conserve toute sa lucidité d'esprit. Il n'a qu'un seul instant d'égarement. C'est lorsqu'après des journées de labeur insensé, après des scènes de défaillance et de désespoir, la bielle, la tige du piston sont enfin redressées. Sous l'œil indifférent de ses compagnons étendus çà et là sur le pont Wardrop se livre aux transports d'une joie bizarre. Il pleure, il danse tour à tour. Puis, calmé, on le voit descendre dans le compartiment où l'attendent les deux grosses pièces de métal. Il les caresse, il les embrasse en chantant des hymnes. Actions de grâces, hymnes de délivrance ? Disons plutôt chant de victoire. L'intelligence, la persévérance et la force humaines ont triomphé de la matière qui leur résistait; vaincue, elle est redevenue pour l'homme une auxiliaire, une amie.

Ces accès d'enthousiasme sont rares chez ces laborieux. L'éducation de l'atelier les fait généralement positifs, et s'ils prennent la divinité à témoin, ce n'est qu'assez étourdiment, dans les blasphèmes de leur langue professionnelle. Ce sont des pratiques, des hommes d'action. Ils ignorent les paresses et les

langueurs de la navigation à voile. La machine est infatigable, exigeante. Leur pensée est assez occupée sans qu'il soit besoin d'en remplir les vides de fictions consolantes ou mélancoliques. Leur acceptation virile du fait, du réel, sans illusion, sans métaphysique, disons le mot, leur athéisme est même tout à fait rafraîchissant quand on le compare aux fades dévotions des matelots de romance et même au piétisme du héros de Tennyson. Il peut arriver cependant qu'à la faveur de l'âge, de l'isolement, des veilles prolongées, la méditation religieuse descende jusqu'en la chambre des machines, et qu'en cette étrange cellule, au fond d'une conscience, se livrent d'obscurs débats. Un des poèmes des Sept Mers, l'hymne de Mac Andrews, pourrait porter comme sous-titre : *Religio Mechanici*, la Religion du Mécanicien.

Le vapeur revient au port d'attache après trois mois de campagne, et les machines, qui sentent le pays proche, se hâtent à grands coups énergiques. Le mécanicien écossais Mac Andrews est resté auprès d'elles, dans un retrait du compartiment qu'elles occupent. Son travail est fini pour ce soir-là. Il aurait pu se retirer dans sa cabine, mais l'insomnie est venue avec les années de navigation ; il est demeuré là, à réfléchir et à rêver. Est-ce l'approche de la vieillesse qui cause ces défaillances ? De son existence passée, à laquelle il s'est mis à songer, ne lui reviennent que les hontes. Des péchés vieux de vingt ans revivent douloureusement en sa mémoire, tentations auxquelles il succomba dans ses premiers voyages en Orient, grossiers entraînements, misères de la chair, dont sa grande honnêteté de

calviniste rougit aujourd'hui. Cependant une pensée le réconforte au souvenir de toutes ces amertumes : il est parfois allé jusqu'au seuil de l'incrédulité, des cyniques renoncements, mais jamais il ne l'a franchi. Il est toujours revenu, quoiqu'indigne, vers la lumière divine comme vers un phare de salut, et la grâce d'en haut ne l'a jamais complètement abandonné.

Tandis qu'il médite sur l'homme, sur les voies insondables de la Providence, il lui semble que ses machines, dont il écoute la puissante harmonie, et vers lesquelles il s'est instinctivement tourné, répondent aux questions qu'il se pose et confirment à leur façon les grandes vérités. « Prédestination » disent les bielles géantes, dans la rigueur de leur course. Et le chœur, ignoré des profanes, où des chants alternés murmurent et s'unissent, soutenus de basses profondes, proclame solennellement : « Loi, Ordre, Devoir, Obéissance, Discipline, inévitable enchaînement de la cause et de l'effet. »

A la fin de la pièce, au moment où le coup de timbre du télégraphe de la machine annonce quatre heures du matin et le commencement du quart, Mac Andrews se félicite joyeusement d'avoir, pendant cet entretien avec lui-même et ses graves compagnes, retrouvé toute la pureté de la foi calviniste de son adolescence, et, comme il ne manque point de culture théologique, il rend ingénument grâce au ciel de n'être pas encore tombé dans les erreurs des Pélagiens. Que l'honnête Mac Andrews se méfie néanmoins de ces méditations de la salle des machines. Le pélagianisme est la moindre des hérésies auxquelles elles pourraient le conduire. Il sait trop

la part du travail humain dans l'édification et le gouvernement de ces prodigieuses créatures pour n'être pas entraîné, s'il n'y prenait garde, vers les doctrines hardies de quelques-uns de ses pareils, d'après lesquels la volonté et l'intelligence, les génies, les inventeurs, les artisans habiles sont les maîtres de la destinée; la divinité, s'il en est une, est un respectable témoin qui constate plus qu'il ne prévoit ou n'agit. On ne trouve nulle part dans les confidences qu'il nous livre la défiance de l'orgueil humain, la haine du progrès matériel, dont les premiers livres de la Bible sont tout imprégnés. N'a-t-il pas lui-même marché sur les traces des premiers inventeurs, victimes de la jalousie du Tout-Puissant, en imaginant, après de longues études, un nouvel appareil de distribution ? Bien qu'il ait dans la suite, découragé par des difficultés d'ordre mercantile, brûlé sa collection de plans, est-il bien persuadé que de tels holocaustes soient agréables à l'Eternel. Ne pense-t-il pas plutôt au fond de lui-même que le divin Architecte a de secrètes complaisances pour les inventeurs, pour les audacieux, pour ceux qui osent lui ravir une parcelle du feu souverain ? Non, ce n'est pas un évangile de renoncement que prêcheront jamais les Mac Andrews, même vieillis, à leurs jeunes disciples. Il n'est point de calvinisme qui tienne; de par leur profession même ils ne peuvent être que les apôtres de la raison et de l'action virile.

Ce qui n'est pas la plus mauvaise manière de faire son salut.

Dans un autre poème du même recueil, le Dernier Chantey (on appelle chantey ou shanty, car

l'orthographe est incertaine comme celle de tant d'autres termes maritimes, des sortes de refrains, offrant parfois un sens, et parfois n'en offrant aucun, que les matelots chantaient autrefois pour rythmer les manœuvres de force, virer au cabestan, hisser une vergue, une embarcation) le jour du jugement est arrivé, et la parole de l'Apocalypse : « Il n'y eut plus de mer » est sur le point de s'accomplir. Cependant, à la demande unanime des marins bienheureux, la mer est épargnée. Le Tout-Puissant conserve même les vaisseaux pour que les matelots aux mains rudes, inhabiles à toucher les cordes de la harpe, puissent le servir à leur manière à bord des navires éternels. Par suite d'un oubli qui ne saurait être qu'involontaire, Kipling ne s'est préoccupé que du sort des matelots de la marine à voile. On aimerait savoir quelles grâces spéciales reçurent également leurs vertueux confrères de la machine. Il est doux de concevoir, à leur intention, un séjour de paix et d'industrie, où, suivant d'un œil bienveillant les travaux de leurs successeurs, l'avènement des vapeurs de vingt, vingt-cinq, trente nœuds de vitesse, ils continueraient leurs perfectionnements mécaniques pour leur propre satisfaction et pour la plus grande gloire de Dieu.

XVII

R. L. STEVENSON

R. L. Stevenson, un peu plus âgé que Rudyard Kipling, et que le manque d'éloignement nous fait considérer un peu comme son rival, bien que la postérité puisse sourire du rapprochement, paraissait destiné lui aussi à célébrer les merveilles de la science moderne dans les applications qu'on en a faites à la marine.

Jamais éducation de romancier-poète ne fut plus visiblement tournée de ce côté. Il appartenait à une famille d'ingénieurs des ponts et chaussées dont quelques-uns se sont fait un nom comme constructeurs de phares. Son arrière-grand-père Thomas Smith était ingénieur en chef du service des phares du Nord. Son grand-père, Robert Stevenson, avait édifié le phare de Bell Rock. Un de ses oncles, Alan, celui de Skerryvore, un des plus beaux phares élevés en pleine mer. Un autre oncle, David, avait construit ceux des Chickens et de Dhu Heartach. Son père, Thomas Stevenson, outre la part qu'il avait prise aux travaux de ses frères Alan et David avec lesquels il travaillait, éclairage et balisage des côtes de l'Ecosse, creusement de ports, dragage des chenaux, était connu des spécialistes du monde

entier comme le continuateur de Fresnel, et pour les remarquables perfectionnements qu'il avait apportés aux feux tournants. Thomas Stevenson avait d'ailleurs porté son attention sur les grands problèmes scientifiques que ses travaux professionnels pouvaient soulever. Les questions relatives à la résistance des matériaux le conduisirent à faire des recherches sur la propagation et la force des vagues. L'observation des tempêtes et de leurs signes précurseurs fut pour lui le point de départ d'une étude générale de la météorologie.

R. L. Stevenson lui-même, dirigé dès son plus jeune âge vers la carrière familiale, avait fait de sérieuses études de mécanique appliquée, et à l'âge de vingt et un ans il s'était vu décerner par la Société des Arts d'Edimbourg une médaille d'argent pour son mémoire sur le chariot roulant des lanternes de phare et les améliorations que l'appareil était susceptible de recevoir.

Par un de ces détours imprévus qui si souvent viennent déjouer toutes nos déductions et toutes nos hypothèses, de ces premières études techniques du savant à peu près rien n'est passé dans l'œuvre du poète-romancier, du moins dans la partie qui subsistera et qui déjà est devenue classique. Il a même laissé les phares à Kipling dont nul n'ignore le beau poème des « Phares de la côte » et, dans cette étrange nouvelle « The Disturber of Traffic », l'Homme qui dérange la circulation des navires, la nuit de brume passée dans la lanterne du phare de Sainte-Catherine, au sud de l'île de Wight, à écouter les récits du gardien. La mer pénètre à chaque instant dans son œuvre par de larges estuaires, mais ce n'est point,

sauf dans le Sauveteur d'épaves, la mer contemporaine, éclairée. balisée, disciplinée, au-dessus de laquelle on voit flotter au large les fumées des paquebots et des vapeurs marchands. C'est une mer encore toute sauvage, assez peu différente, malgré vingt et trente siècles écoulés, de celle qui portait le radeau d'Ulysse et les drakars des Scandinaves. Les seuls bateaux qu'on y rencontre sont de grosses barques de pêche à moitié pontées, des bricks au glorieux passé, dont on ne peut voir aujourd'hui sans émotion la mâture vieillie se profiler sur l'horizon au sortir de quelque humble port de la côte, les vaisseaux à large panse des anciennes compagnies de commerce. C'est la mer du passé, mais d'un passé auquel la sensibilité d'un moderne, le plus tendre, le plus ingénieux et le plus exquis, a ajouté une indéfinissable poésie qui vous enveloppe et qui vous charme.

La vie de R. L. Stevenson est une de ces existences translucides qu'on ne saurait évoquer, si brièvement que ce soit, sans un sentiment de sympathie profonde et comme de reconnaissance personnelle. Les études techniques rappelées plus haut ne constituent que l'apparence. Ajoutons, pour liquider tout de suite cette partie indifférente de sa jeunesse, qu'après avoir abandonné, pour des raisons de santé tout au moins, la profession paternelle, il fit son droit, prit ses grades et même (ce qui fait rêver quand on le connaît) fut un moment considéré comme candidat sérieux à la chaire d'histoire et de droit constitutionnels de l'Université d'Edimbourg.

Sa véritable vie était ailleurs.

R. L. Stevenson était en effet de ceux, heureuse-

ment plus nombreux qu'on ne l'imagine, pour qui le métier, la concurrence, la réussite dans les affaires, la considération et même l'utilité sociale, ne sont, malgré les témoignages des gens réputés graves, que des amusements sans profondeur. Il ne trouvait guère de sérieux que dans le jeu, dans le rêve, même dans le rêve enfantin. L'extrême délicatesse de sa constitution explique pour une partie ce détachement ailé. Elle eût pu faire de lui un visionnaire, même un désespéré, car pendant des années chaque hiver ramenait pour lui les accès douloureux d'une maladie de poitrine, accompagnés des plus funestes accidents. Stevenson, sans effort apparent (et comme on lui en sait de gré) accepta l'existence même aux dures conditions auxquelles on la lui avait transmise. Il ne lui parut pas indifférent d'être ou de n'être pas. Il découvrit des charmes naturels aux choses, aux paysages, aux hommes, et l'univers lui rendit son sourire.

Les hasards d'une rencontre, son mariage, le soin de sa santé, l'instinct de la vie errante, le conduisirent sur les points du globe les plus inattendus. Il fait à Fontainebleau la connaissance d'une Américaine, Mrs Osborne, mère de deux jeunes enfants, en instance de divorce à la suite de pénibles différends. Les liens d'une sympathie mutuelle ne tardent pas à les unir. Mrs Osborne ayant dû retourner pour ses affaires à San Francisco, Stevenson décide d'aller l'y rejoindre. Il part, moitié économie, moitié curiosité d'artiste, héroïque en la circonstance, sur un paquebot d'émigrants et traverse l'Amérique dans le train qui était venu les prendre à l'arrivée pour les convoyer jusqu'au Paci-

fique. Il fut horriblement éprouvé par la fatigue du voyage. Ses compagnons s'attendaient chaque matin à apprendre qu'il était mort pendant la nuit. Il passa en Californie plusieurs mois lamentables. Cependant il résiste, il lutte, il espère, se rétablit et peut enfin épouser celle à qui il avait failli faire le sacrifice de sa vie. Les rechutes furent malheureusement fréquentes. On le vit successivement à Davos Platz, à Hyères, Bournemouth, y cherchant vainement une certitude de guérison. Sur les conseils des médecins il quitta l'Europe sans retour pour des latitudes plus clémentes, fit plusieurs croisières dans les archipels de l'Océanie et se fixa définitivement dans la petite île d'Oupolou, du groupe des Samoa où il mourut le 4 décembre 1894 à l'âge de quarante-quatre ans.

Il laissait une quinzaine de volumes, romans, fantaisies, recueils d'essais, pièces de vers.

Ces livres sont d'hier et déjà sont fleuris de gracieuses légendes, pareilles à celles qui dans la Grèce d'autrefois naissaient spontanément autour des grandes œuvres.

L'*Ile au Trésor* avait été publiée depuis peu par une revue enfantine. Le vieux Gladstone, chargé d'ans et de soucis, revenait du Parlement après une accablante séance de nuit. En passant dans la chambre d'un de ses petits-fils il voit sur la table un livre ouvert. Il l'examine machinalement. Le chapitre I, qui a pour titre le Vieux Loup de Mer de l' « Amiral Benbow », commence ainsi : « Le squire Trelawney, le docteur Livesey, et les autres de ces messieurs m'ayant demandé de coucher par écrit tout le détail de l'*Ile au Trésor*, depuis le commencement jusqu'à la fin, sans en rien omettre sauf le

relèvement de l'île, et cela parce qu'il y reste encore du trésor à recueillir, je prends la plume en l'an de grâce 17... et me reporte à l'époque où mon père tenait l'auberge de l' « Amiral Benbow », et où le vieux marin à figure basanée, marqué d'un coup de sabre, vint s'installer sous notre toit. » Le vieux Gladstone, séduit, continua quelque temps, fit la connaissance du cuisinier Jack Silver, l'homme à la jambe de bois, de tout l'équipage de bandits, imprudemment embauché par le Squire trop confiant pour aller à la recherche du trésor dans l'île mystérieuse, à bord de la goëlette *Hispaniola*. Puis l'île elle-même parut. La lutte s'engagea entre l'équipage mutiné et la petite troupe des fidèles. C'est alors que le petit narrateur Jim Hawkins fait la rencontre de Ben Gunn, l'homme de l'île, méchamment abandonné par des pirates trois ans plus tôt, qu'il accomplit son grand exploit maritime et reprend par surprise la goëlette tombée au pouvoir des brigands. Et ce n'est pas au moment où se joue la partie décisive, où l'on sait qui s'empara du trésor des boucaniers, qu'on pouvait abandonner le récit, fût-on premier ministre de l'empire britannique. Il paraît qu'il faisait grand jour quand l'illustre lecteur acheva le trente-quatrième et dernier chapitre.

Kidnapped, ou les Aventures de David Balfour, la Flèche Noire, récit du temps de la guerre des Deux Roses, le Master de Ballantrae sont moins connus que l'Ile au Trésor de ce côté-ci de la Manche et mériteraient de l'être davantage, car, et c'est la merveille des romans de Stevenson, non seulement les poètes et les artistes, mais les moralistes, les

philosophes et les enfants y trouveraient également leur compte.

Ils ont tous leur aventure maritime et nous appartiennent à ce titre. Les eaux familières par lesquelles ils nous transportent sont celles du vieil Atlantique et de la mer du Nord, surtout celles qui baignent les côtes septentrionales de l'Ecosse. Stevenson connaissait ces parages de longue date. Encore enfant il avait accompagné son père dans une tournée d'inspection des phares, sur la côte du comté de Fife. Bien qu'ils eussent fait le trajet par terre il était difficile de ne pas avoir la nostalgie du large alors que tout le long de la route la mer grondait, soulevée et blanchie d'écume par une forte brise d'Est. Chaque ville, chaque village des alentours évoquait le souvenir des navigations anciennes. Dunfermline et Aberdour reportaient à l'époque de la fameuse ballade de sir Patrick Spence, quand le roi fit quérir l'intrépide marin pour aller chercher la fille du roi de Norvège. Burntisland avait vu rôder autour de ses rochers les vaisseaux de Paul Jones, le redoutable corsaire. Plus loin, des ruines douteuses d'où les sorcières prenaient leur vol quand elles s'en allaient en voyage au-dessus des flots. Largo était la ville natale d'Alexandre Selkirk, l'homme de l'île déserte. Enfin c'est à Anstruther qu'un des capitaines de l'Armada, Juan Gomez de Medina, amiral des hourques, après avoir passé d'interminables mois d'hiver parmi les pêcheurs de Fair Island, le plus lugubre des séjours, était venu débarquer, et avait appris le misérable sort de la flotte invincible.

Un peu plus tard Stevenson fit, à la faveur de circonstances semblables, un séjour mémorable dans

l'îlot d'Earraid, au sud-ouest de Mull, tout proche de Staffa et de l'île d'Iona, la première célèbre par la grotte de Fingal, et l'autre par les souvenirs de Saint-Colomban. Le père de Stevenson dirigeait alors les travaux préliminaires du phare qu'on devait élever sur le récif de Dhu Heartach, à quinze milles au large, et Earraid avait été choisi comme base d'opérations. Ce fut le spectacle de cette activité humaine, dans ces solitudes de rochers, parmi des flots toujours inquiets, que Stevenson eut sous les yeux pendant plusieurs semaines. Tous les matins, avant que le soleil parût derrière la grosse colline grise de Ben More qui domine l'île de Mull, le petit vapeur des ponts et chaussées sortait de la baie, remorquant un couple de gros chalands à bascule. Même les jours de beau temps les eaux n'étaient jamais tranquilles, car dans tous ces parages elles ne sauraient demeurer en place; elles explorent en grondant les couloirs de roche, se cherchent des issues dans toutes les fissures, s'éloignent, reviennent, s'irritent, s'apaisent, tandis que dominant leurs jeux et leurs caprices passent de moments en moments, venues du large, les grandes ondulations de la marée, régulières et graves. Le vapeur n'était bientôt plus qu'un point à l'horizon. L'îlot lui-même, à part les baraquements ouvriers vite disparus au premier tournant de roche, n'offrait aucune trace d'humanité. L'on demeurait seul avec toute la mer.

C'est dans ces parages de Mull et d'Earraid que Stevenson, devenu l'auteur de Kidnapped, fit s'échouer et couler le brick le *Covenant*, du capitaine Hoseason, ayant à son bord le jeune orphelin David Balfour injustement dépouillé de son héri-

tage, et le fameux aventurier Jacobite Alan Breck Stewart, miraculeusement recueilli en mer après un abordage par une nuit obscure.

Stevenson a dépeint avec tant d'amour ces voiliers d'autrefois avec leurs équipages, qu'oubliant Kipling, les vapeurs et les machines, l'on se reprend à se demander si ces rudes bateaux, si lents à s'émouvoir, ne valaient pas mieux encore pour le rêve. Le jeune David Balfour, qui n'avait jamais été en mer, fait connaissance avec l'ancienne navigation hauturière en des circonstances propres à décourager les plus intrépides. Embarqué par surprise, à demi assommé par ses ravisseurs qui veulent aller le vendre aux îles Carolines, il est jeté à fond de cale, y souffre toutes les angoisses du mal de mer. Tout ce que perçoit sa pauvre tête meurtrie dans les ténèbres de sa prison, c'est un fracas pareil à la chute d'eau d'un moulin, le ronflement du vent dans les voiles, des pas, des appels, un coup de canon car (il le sut plus tard) le capitaine du brick, moitié honnête homme, moitié bandit, ne manquait jamais de saluer au passage le port de Dysart où son navire avait été construit et où sa mère s'était retirée pour y passer ses vieux jours. Le reste est inquiétude et souffrance. Une fois délivré et ramené sur le pont, bien qu'il ait pour compagnons les êtres les plus grossiers, bien qu'il lui reste encore tant de raisons pour craindre, il se réconcilie presque avec sa vie nouvelle, tant il y a d'enchantement à voyager à bord de ce vieux bâtiment. Le confortable y est grossier mais cordial. Qui n'élirait pour s'y installer à demeure la grande cabine de l'arrière où David Balfour sert comme mousse de chambre, avec ses bonnes grosses

cloisons, sa table d'attache, son banc, les deux couchettes, les caissons cadenassés remplis de vivres, le râtelier d'armes du fond, et les deux petites fenêtres à volets comme dans une maison ?

Le temps de doubler la côte nord de l'Ecosse, temps à vrai dire bien employé car durant cet espace de quelques jours meurtre et combat ne chôment pas, et l'on arrive à l'événement le plus dramatique de la traversée, navigation du brick au milieu des brisants, par le travers de Mull, et son échouage près de l'îlot d'Earraid.

Ce n'est pas le coup de vent traditionnel. Il souffle une forte brise, mais pas assez forte pour qu'il soit nécessaire de diminuer de toile. Temps clair, pleine lune. La nuit est tout illuminée et l'on voit au loin sur la mer comme en plein jour. A un moment où le brick s'élevait à la lame ils aperçoivent sur les flots comme une fontaine jaillissante, et le jaillissement est suivi d'un grondement sourd. Quelque temps après une seconde fontaine surgit, puis d'autres, du bord opposé, l'une si proche que les embruns en viennent mouiller le pont. La mer est semée de brisants. « Un vrai cimetière » dit tristement le capitaine Hoseason, que la fatalité a fait dériver dans ces parages. De fait c'est une impression funèbre que laisse cette course haletante parmi les roches à fleur d'eau, jusqu'au moment où tout est consommé. Brusquement déventé par un courant de marée, le brick, au lieu de parer l'écueil, court dessus, le heurte à plusieurs reprises de sa quille. Une grosse lame, prenant le bâtiment par le travers, le renverse sur le côté, précipitant à la mer une partie de ceux qui se tenaient sur le pont. Une

deuxième lame, le soulevant de l'arrière, le frappe contre la roche, et l'avant commence à s'emplir. Une troisième lame enfin, car elles viennent souvent par trois, le remet à flot; ses voiles s'enflent; on a l'illusion qu'il va faire route, mais il s'enfonce presque aussitôt, et les flots se referment sur ce qui fut le brick *Covenant*.

Presque dans les mêmes parages Fenimore Cooper, le rude ancêtre américain, avait, un demi-siècle plus tôt, fait évoluer dans un chenal étroit, à travers des bas-fonds, un grand vaisseau piloté par le mystérieux aventurier Paul Jones. C'est en effet dans la baie de Morecambe que le schooner *Ariel* et une frégate américaine, connus de tous les lecteurs du *Pilote*, sont surpris par le mauvais temps et doivent prendre le large. La goëlette n'a point de peine à gagner la haute mer, mais le bâtiment de guerre, à cause de son grand tirant d'eau, est exposé à chaque instant au risque de toucher. Sa sortie de la passe est racontée avec une précision fort digne d'intérêt. Le brave Cooper, tout fier d'avoir servi comme matelot, nous fait largement profiter de son expérience de manœuvrier. Il ne manque au récit de l'honnête bas-de-cuir qu'un peu d'imagination. On y chercherait en vain la poésie du *Covenant*, la fraîcheur de ce beau clair de lune sur les flots, l'effroi des brisants aux jaillissements de fontaines, le dernier tressaillement du brick blessé à mort, ouvrant ses ailes pour prendre son essor avant l'engloutissement.

Le roman de la *Flèche Noire* nous reporte, on l'a vu, vers le milieu du xve siècle. Le *Good Hope*, espèce de lougre ou de côtre rudimentaire qu'on y voit figurer, transportait en temps ordinaire des

barriques de vin comme la *Madeleine* du port de Dartmouth. Mais il allait bientôt prendre part à de plus héroïques exploits. Un jeune audacieux, Richard Skelton, venait de faire en effet plusieurs tentatives infructueuses pour délivrer une belle jeune fille qu'on tenait captive dans un château de la côte de Northumberland. Ce château dont les avenues étaient bien gardées, aurait pu néanmoins être surpris du côté de la mer si l'on avait eu un bateau. Un des fidèles de Richard, nommé Lawless, ancien marin, et chef de paysans en révolte, se charge de le satisfaire. Il grise le patron du *Good Hope* dans une auberge du port voisin, s'empare du petit bâtiment et y embarque sa troupe au crépuscule. Leur attaque est repoussée; ils manquent de couler au retour et s'échouent dans une crique voisine. L'aventure est toute simple, mais un grand frisson de mer la traverse tout entière.

C'est en effet par une journée d'hiver septentrional, blême et glacée, que l'expédition se prépare. Le mauvais temps dure depuis plusieurs jours. A l'embouchure de la petite rivière les barques de pêcheur et les bateaux du large sont venus se mettre à l'abri. Du côté de la mer on aperçoit comme une clarté blafarde, traversée de nuages. Les rafales se succèdent, chargées de neige, et par moments l'horizon s'assombrit comme à l'approche de la nuit. Ce n'est pas encore la tempête mais tout la fait présager.

Du *Good Hope*, que le jeune héros va reconnaître dans l'après-midi, et qui se trouve mouillé en dehors des autres bâtiments tout à l'entrée du petit port, la perspective est désolante. Un grand nuage noir est



descendu sur les flots; la mer s'est couverte de ténèbres. De grosses lames en surgissent l'une après l'autre. Le petit bâtiment s'efforce de les gravir. A peine est-il redescendu de l'autre côté de la pente qu'une autre colline d'eau s'élève, dans le morne tournoiement des flocons de neige et des embruns glacés.

Au crépuscule, vite survenu, les aventuriers s'embarquent et se mettent en route sans trop de dommage, mais c'est au retour que la mer les éprouve.

Accueillis par des volées de flèches, repoussés avec pertes par les défenseurs du château, ils s'enfuient dans la nuit vers leur bateau et s'y jettent au hasard, meurtris et sanglants. Bien que la tempête fasse rage maintenant, ils n'ont pas perdu tout espoir de regagner le port. Le *Good Hope*, à demi ponté, est un solide bâtiment, et Lawless, l'ancien marin, qui fait office de patron, tient ferme la grande barre du gouvernail. Le navire s'élève au vent et Lawless prend résolument le large pour doubler la pointe. Mais les ignorants, les poltrons, inquiets qu'on s'éloigne des terres, réclament à grands cris qu'on revienne vers la côte, accusent Lawless de trahison, tournent leur fureur contre lui. Lawless, écœuré, lâche sa barre : « Gouvernez vous-mêmes ! » leur dit-il. C'était l'occasion que la mer attendait. Au moment même où le bâtiment que la barre ne soutenait plus, se précipitait dans le creux de la lame, la vague suivante, déjà dressée, pareille dans la nuit à une grande muraille d'eau noire, s'avance, irrésistible, balaye le *Good Hope* de l'avant à l'arrière, ramasse au passage une demi-douzaine d'éclopés et déverse

plusieurs tonnes d'eau dans la cale où les autres se sont réfugiés. Le bateau se relève avec peine. Bien que Lawless ait ressaisi sa barre sans autre avertissement, le malheureux *Good Hope*, assailli par des lames de plus en plus brutales, fatigué, alourdi, se laisse après chaque attaque nouvelle retomber plus pesamment, et quand de nouveau la vague se présente à pic, on se demande avec un frisson s'il aura la force de s'élever jusqu'à la cîme. Comme on commençait à désespérer du pauvre vieux bateau et à le démolir pour en faire un radeau, la mer s'adoucit, le jour paraît, le vent tombe. Trois vagues compatissantes échouent à l'abri d'un promontoire voisin l'infortuné *Good Hope*, et la mer ayant achevé son œuvre et montré sa puissance commence à se retirer.

Du *Master de Ballantrae*, roman du XVIIIe siècle, on conserve le souvenir d'un grand vaisseau faisant route pour le Canada sur un Atlantique houleux. Deux hommes sont assis sur le rouf de la dunette qui se balance en décrivant de grandes courbes. L'un d'eux, le plus poltron, essaie, un moment donné, de profiter du roulis pour pousser à la mer, d'un coup de pied donné par surprise, le cynique aventurier qui l'accompagne et dont il voudrait bien se débarrasser. On fait, dans le même récit, la rencontre du pirate Teach, dont quelques vieilles ballades ont conté les exploits. Mais le Teach de Stevenson et son équipage de bandits ne méritent guère le nom de marins. Leur abominable barque, qu'ils manœuvrent fort mal, est la honte de l'océan. On a hâte que les canons du sloop qui lui donne la chasse débarrassent les flots de cette ignominie.

Le *Sauveteur d'épaves* occupe une place à part. C'est le dernier des grands romans de Stevenson, le plus considérable de beaucoup, le seul dont l'action se passe de notre temps, c'est enfin l'étude la plus complète qu'il nous ait laissée de la vie maritime, de ses incidents, de ses mœurs, de ses aspects divers. Il serait téméraire d'appeler ce récit, ainsi qu'on le fait quelquefois, l'Odyssée du Pacifique. Il faut réserver ces titres consacrés et ces comparaisons homériques aux livres parfaits. Or Stevenson, souffrant, confia à des mains étrangères l'achèvement des détails secondaires de l'œuvre. Il ne s'agit d'ailleurs ici en aucune façon des pérégrinations d'un Ulysse moderne à travers les peuples du Pacifique. Le *Sauveteur d'épaves* est, au point de vue des aventures, d'un art singulièrement plus raffiné que celui des Homérides. Il eût fallu tout au moins la subtilité d'un Alexandrin pour imaginer le curieux entrelacs de circonstances qui fait se rencontrer à l'îlot de Midway, rocher aride, isolé en plein Pacifique, par 28° de latitude nord et 177° de longitude ouest, en dehors des routes habituelles des navires, des personnages venus des quatre points de l'horizon : l'équipage naufragé d'une goëlette marchande de Sydney, qui venait de faire campagne dans les îles de l'Océanie, un brick de commerce du port de Cardiff, faisant route de Hong-Kong pour la côte orientale de l'Amérique, et se proposant ensuite de doubler le cap Horn pour rentrer en Angleterre, puis, apparition fugitive, un bâtiment de guerre anglais à destination de San Francisco, enfin une goëlette de San Francisco venue expressément à l'îlot de Midway pour y dépecer l'épave du brick de

Cardiff, et qui trouve, au lieu d'une fortune à recueillir, une énigme à résoudre.

On trouve dans une lettre de Stevenson à son ami Sidney Colvin un aveu qui ne manque pas de profondeur : Je crois bien, lui dit-il, que l'amour de la mer n'est qu'une forme plus relevée de l'amour qu'on a pour les jeux de hasard. C'est là un sentiment auquel souscrirait volontiers l'un des personnages principaux du ròman, Pinkerton, qui pour la somme énorme de quarante mille dollars se fait adjuger aux enchères le brick *Flying Scud*, échoué avec une voie d'eau sur ce rocher du Pacifique, et dont il lui faut à ses frais aller recueillir la cargaison.

Entre tous les métiers de la mer qu'on peut exercer du rivage celui de sauveteur d'épaves, que Pinkerton mène de front avec plusieurs autres professions, semble fait à souhait pour un amateur de risques. L'armement des navires (qu'on se rappelle le Marchand de Venise) a déjà sa bonne part d'espérance et de crainte. L'assurance maritime est toute pleine du murmure des nouvelles et du frisson des télégrammes. Un retard, un navire dont on perd la trace ouvrent à la spéculation des perspectives sans fin. Chaque rumeur, le bâtiment aperçu faisant route, calme prolongé, coup de vent, avaries, fait succéder aux certitudes de gain facile le découragement, le regret et l'effroi du désastre. Il y a peut-être encore plus d'imprévu et de surprise dans le sauvetage des épaves. Si chargé d'inconnu que soit le bâtiment qui sort du port et dont les assureurs s'engagent à rembourser le prix si malheur lui arrive, du moins il est à flot, il fait son métier ordi-

naire. Les renseignements généralement dignes de foi qu'il est facile d'obtenir sur sa construction, son âge, ses antécédents, sur les hommes qui en ont la conduite, sur la route qu'il doit suivre et sur les circonstances habituelles de la navigation dans ces parages, fournissent au spéculateur avisé sinon les éléments de calculs très précis, du moins un certain nombre d'approximations réconfortantes. Mais un bâtiment échoué au loin avec des avaries est un abîme d'incertitude. Le laconisme d'un rapport de mer, les détails contradictoires recueillis tant bien que mal d'un équipage qui souvent parle peu et sait encore moins, permettent toutes les hypothèses et toutes les erreurs de jugement sur la valeur du navire et celle de son chargement avarié. Et cette valeur décroît avec chaque journée qui s'écoule. Le navire s'affaisse, la mer y pénètre, agrandit les brèches. Elle peut même, pour peu qu'un coup de vent s'y prête, entreprendre pour son compte la démolition de l'épave et l'entraîner au fond des eaux avec sa cargaison. Toutes les réserves dont le vendeur s'entoure sont peu faites pour donner confiance. Il est bien entendu (il tient à vous le rappeler) que vous achetez l'épave dans l'état où elle se trouve; vous êtes supposé la bien connaître; vous admettez implicitement son existence au moment même de la vente, on ne vous la garantit en aucune façon. Il se peut que vous achetiez un mythe.

La perfidie des hommes peut enfin venir s'ajouter à la perfidie des eaux. Un des personnages du roman passe en revue tous les témoins gênants dont les regards sont constamment fixés sur le navire porteur de passagers, surtout porteur de marchandises,

depuis l'appareillage jusqu'au débarquement, prêts à mettre en mouvement tous les ressorts de la justice si son honnêteté ne brille à tous les yeux : correspondants du Lloyd et du Véritas, postés dans tous les ports, sur toutes les côtes, avec tout l'appareil des sémaphores, du télégraphe et du téléphone, agents des compagnies d'assurances maritimes, douaniers surgissant de leurs cabanes et de leurs guérites, garde-côtes, qui vous épient de leur longue-vue, et la Santé et les consulats, et les formes multiples de la police. Mais la surveillance se relâche à mesure qu'on s'éloigne vers le large. Vient un moment où le navire n'a plus à craindre d'indiscrets. On est dans le domaine des mensonges ingénieux et profitables, des journaux de bord rédigés après coup, des accidents simulés, des échouements volontaires, de la baraterie, voire même de la piraterie. La mer volontiers protectrice des méfaits se charge de procurer les alibis ou les plus vraisemblables excuses.

C'est pourquoi Pinkerton, venu dans la salle des ventes de San Francisco pour se faire adjuger, sans concurrence possible, une épave qu'il estime à deux cents dollars avec son chargement de riz et les quelques chinoiseries portées au manifeste, n'est pas trop surpris de voir surgir de l'ombre un homme d'affaires louche, mandataire évident de quelque mystérieux acheteur, qui pied-à-pied lui dispute son *Flying Scud*, et finalement fait monter jusqu'à la somme de quarante mille dollars l'épave d'un navire qui neuf, dans le port, avec sa cargaison, en vaudrait tout au plus dix à douze mille. « Opium ! » a supposé Pinkerton, et c'est sur cet espoir de riche

contrebande qu'il risque toute son épargne et tout son crédit. L'épave lui réservait bien d'autres mystères. A peine l'a-t-il achetée que l'équipage naufragé, qu'on vient de voir à San Francisco et qu'il voudrait interroger, disparaît sans laisser de traces. La goëlette qu'il dépêche à l'îlot de Midway y trouve effectivement un brick échoué, mais peu ou point d'opium, rien que l'honnête cargaison de riz, et quelques bagatelles. Par contre la présence insolite, dans la lagune, d'une grande baleinière abandonnée, étrangère au *Flying Scud*, de journaux récents de Sydney, découverts sur un navire qui vient de Hong-Kong et qui n'a fait en route aucune rencontre, la photographie de l'équipage, dont les traits ne rappellent en rien ceux du capitaine et des matelots de San Francisco, démontrent suffisamment que l'épave recèle en ses flancs quelque histoire de fraude et peut-être de crime.

Il faut lire dans Stevenson comment ces brumes impénétrables fondent peu à peu, jusqu'à la solution totale du mystère; comment une demi-douzaine d'aventuriers de Sydney, têtes folles, mais point mauvais garçons, ayant fait pendant leur croisière aux îles une fortune à peu près honnête, furent démâtés pendant leur trajet des Gilbert à San Francisco, et, leur bâtiment ayant chaviré, abordèrent dans leur baleinière à l'îlot de Midway avec une grande caisse pleine d'argent; comment le capitaine Trent, du brick *Flying Scud*, dérivé dans ces parages, offrit de les prendre à son bord, mais en exigeant leur fortune comme prix du passage; comment les naufragés, déjà énervés par une longue attente, harassés par une journée de travail, relevèrent bru-

talement cet insultant défi; comment les hommes du *Flying Scud,* innocents ou coupables, tombèrent jusqu'au dernier sous les balles de leurs adversaires; jusqu'à quel point ceux-ci réussirent à se substituer à l'équipage disparu; comment enfin l'un d'eux, Carthew, fils prodigue d'un baronnet richissime, exilé temporairement en Australie et à qui l'héritage paternel échoit, sans qu'il s'en doute, pendant la tragique aventure, était l'acheteur inconnu sur qui Pinkerton l'emporta lors de la vente de l'épave.

On y verra à l'œuvre Pinkerton lui-même, le brasseur d'affaires de San Francisco, remuant, infatigable, halluciné, courant avec des gestes enthousiastes de faillite en faillite, l'enfant terrible du marché; le jovial et robuste capitaine Wicks de Sydney, dont certain jour la main s'appesantit un peu trop rudement sur ses hommes et qui de patron de barque devint cocher de fiacre; le capitaine Trent, de Cardiff, sec, maussade et parcimonieux, moitié matelot, moitié huissier, et que la justice de son pays vint bien malencontreusement déranger dans ses affaires lorsqu'avec ses économies il essaya d'installer dans sa ville natale, rêve longuement caressé, une petite agence de prêts usuraires. Ce n'est cependant ni un spéculateur, ni un marin que Stevenson a mis au centre de son œuvre. Le personnage principal, le « sauveteur d'épaves » Loudon Dodd est un amateur, un artiste. C'est lui qui conte cette histoire. C'est à travers ses impressions que toute cette aventure, et les siennes, nous apparaissent, et ce qui fait le charme de ce roman, c'est, plus encore que l'imprévu des incidents maritimes et l'originalité des gens de mer, la découverte par un

artiste de la séduction du Pacifique dans les parages des alizés.

Fils de négociant millionnaire, vite dégoûté des cotes de la bourse du commerce, Loudon Dodd avait obtenu d'aller faire à Paris l'apprentissage d'une profession plus désintéressée, et il y suivait avec assiduité les cours de sculpture de l'école des Beaux-Arts. Comme c'est le cas pour tant d'autres il fût avec le temps devenu grand artiste s'il eût pu réussir à n'être tout d'abord qu'un habile ouvrier. Or il lui manquait le tour de main. Assez homme de goût pour s'en apercevoir, et assez philosophe pour ne s'en point attrister, il accepte d'autant plus aisément sa défaite qu'il s'est chemin faisant découvert une vocation nouvelle, où l'insuccès n'est pas à craindre, pleine d'espérances et de plaisirs sans cesse renaissants, celle de contemplateur du spectacle de la vie. Tout en poursuivant donc par point d'honneur et par habitude prise ses études de sculpture, il passe son temps à observer le monde bruyant, bizarre et inoffensif des maîtres et de leurs apprentis, à flâner délicieusement par les rues du Quartier latin. La ruine et la mort de son père le rappellent en Amérique. Son ami, l'entreprenant Pinkerton, qui lui aussi était venu dans sa jeunesse essayer de l'art à Paris, le recueille de force, l'engage malgré lui dans l'engrenage de ses multiples entreprises. Loudon Dodd se voit même imposer la présidence d'excursions dominicales à cinq dollars par tête, durant lesquelles il joue le rôle chevaleresque d'amateur parisien. Il accepte ces indignités, attendant avec impatience de pouvoir, avec ses économies, retrouver

à Paris l'humanité pensante et le monde de la beauté.

Cependant le Pacifique, auquel il avait d'instinct commencé par tourner le dos, car il se sentait l'homme de l'ancien continent, avait insidieusement commencé sa conquête.

Des flâneries au port, sur le bord de la baie, parmi les longs-courriers de Chine, des Indes, d'Australie, les grands voiliers qui s'en vont doubler le cap Horn, les goëlettes à haute et frêle mâture des mers australes; la rencontre sur la plage d'un artiste comme lui, revenu des îles après une vie aventureuse, et encore sous l'enchantement de leurs horizons; la fréquentation, favorisée par les circonstances, d'une sorte de club qui tient ses assises dans l'arrière-salle d'un bar de second ordre et où se donnent rendez-vous les patrons des voiliers océaniens, lui révèlent là-bas des sources méconnues d'émotion et de rêve. Tandis qu'il hésite encore entre Paris et les îles du Pacifique, la mise en vente du *Flying Scud* décide de sa destinée. Ce qui l'entraîne à jouer lui aussi tout son avoir sur l'épave de l'îlot de Midway, c'est en partie l'amour du risque, si humain, c'est surtout la vision dans l'océan lointain, de ce brick échoué, brûlé de soleil tropical, un vol d'oiseaux de mer tournoyant au-dessus.

La traversée comme subrécargue à bord de la goëlette *Norah Creinah*, frêtée à San Francisco pour aller recueillir la cargaison, lui découvre des joies dont il n'avait aucune idée. Il n'en était certes pas à son premier voyage de long cours, ayant déjà traversé l'Atlantique, mais le paquebot n'est que l'hôtel flottant, avec les fades odeurs de son luxe et de sa



vulgarité. La goëlette, dont quelques hommes composaient tout l'équipage, avait la rude simplicité des navires d'autrefois. On s'y sentait tout près de la nature. C'était le navire qu'il fallait pour partir à la conquête d'un océan nouveau. Le Pacifique leur prodigue ses séductions au cours de leur longue navigation en ces parages peu fréquentés, douceur des alizés, brises tièdes, ciel bleu, mer bleue, masses neigeuses des nuages, monotonie délicieuse des heures et des jours. D'ailleurs, d'énergiques rappels au péril et à la lutte car le Grand Océan se courrouce parfois. Kipling, dans le récit du voyage qu'il fit de Yokohama à San Francisco à bord de la *City of Peking* (qu'on entrevoit aussi dans le *Sauveteur d'épaves* filant à toute vitesse pour Honolulu, avec les aventuriers de Sydney) a décrit une de ces colères, certaine nuit où une houle énorme, reste de quelque cyclone, roulait brutalement le grand steamer. Le gros temps est au dehors. Du salon du paquebot illuminé, illusoire sécurité, on entend des portes refermées avec fracas, des craquements de cloisons; les affaissements soudains semblent des passages de catastrophe. A y réfléchir cependant de sang-froid, si pénible que soit pour le puissant vapeur cette houle qui vient le prendre par le travers, elle ne lui fait courir aucun danger sérieux; il ne prend même pas la peine de changer de route pour adoucir les roulis. Mais la tempête qui assaille la *Norah Creinah* est d'autant plus à redouter que le voilier est plus petit. La goëlette n'a point le choix de la route comme le vapeur. Elle fuit devant le temps avec des bonds de bête poursuivie et blessée. Des lames noires s'élancent sur sa trace, l'atteignent, se

dressent de toute leur hauteur, si menaçantes que l'homme de barre instinctivement rentre la tête dans les épaules, tandis que le bateau comme s'il sentait le danger, oscille sur lui-même, évite péniblement, tirant de toute sa force sur la chaîne du gouvernail. La mer grossissant toujours, vient un temps où il serait prudent de prendre la cape. Le patron le suggère, mais la crainte de se voir devancer par l'équipage suspect sur l'îlot de Midway, et peut-être l'ivresse de cette fuite désespérée l'emportent chez Loudon sur toute prudence. Ils continuent leur course éperdue. Les vagues sont maintenant des collines d'eau et la poussière de leurs crêtes, quand elles déferlent sur l'arrière, suffit à inonder le pont. Le bâtiment, meurtri et ruisselant, plonge dans les précipices. Quand il se soulève sur la cime des vagues, tout ce que le regard discerne alentour c'est le désert informe et blême de l'écume et de la brume, un chaos de choses tourmentées et irritées, aux grondements desquelles vient bientôt se mêler, et les dominant tous, le coup de canon des brisants. C'est une minute émouvante que celle où dans ce déluge, le patron de la goëlette, tendant à Loudon sa longue-vue, lui signale sous le vent un point entrevu par instants à l'horizon, et où Loudon voit, en miniature, se profiler sur le ciel gris dans un lointain trouble un gréement de navire au dessus d'un rocher. L'îlot est proche; bientôt il les abritera; encore quelques heures et ils feront leur entrée dans la lagune où le *Flying Scud* est échoué.

Commence alors la recherche du trésor inconnu que le brick est supposé receler dans ses flancs. Nouveaux Robinsons ils explorent l'épave, et, vidée

sans profit, la dépècent à coups de hache. Loudon goûte à pleine poitrine la joie de ce rude travail de destruction qu'aiguillonne l'espoir d'une découverte, peut-être d'une fortune. Aux heures du repos il se laisse envahir par le charme puissant de l'immense solitude océanique. Tel, mais plus primitif et plus fauve, Gilliat rêvait autrefois sous les étoiles quand la nuit suspendait ses labeurs. Mais comme l'isolement du Travailleur de la mer semble précaire, comparé à celui du Sauveteur d'épaves. La vie civilisée était à quelques heures à peine des Roches Douvres. Des barques de pêche, de petits caboteurs anglais, normands, bretons passaient et repassaient à quelques milles au large. Sur le rocher du Pacifique, plus rien pendant des semaines que le désert des eaux. Pas une voile, pas une fumée en vue car les longs-courriers d'Asie et d'Amérique font route bien plus au nord. A part cette épave d'hier et quelques débris amenés par les courants d'on ne sait quel cimetière de navires, aucune trace d'existence humaine; la nature brutale et sauvage, avec ses vagues, ses rochers et ses oiseaux carnassiers. Autrefois, lorsque Loudon promenait ses rêveries sur les bords de la baie de San Francisco à la limite du monde civilisé, il se comparait volontiers, songeant à l'Ecosse, patrie de ses ancêtres, à quelque antique légionnaire contemplant dix-sept siècles plus tôt, du haut de la muraille d'Antonin, les montagnes inexplorées des Pictes, et ce déferlement de passé ne manquait pas de grandeur. Maintenant tout passé humain expirait, peuples, histoires, siècles. Ces flots, ignorants de l'homme, ignorants du temps, lui baignaient l'âme d'infini. Il fallait un effort pour

reprendre avec conviction, au sortir de ces entretiens avec les flots, les occupations de la veille, démolition d'un brick de commerce, contrebande d'opium et poursuite de la fortune.

Loudon Dodd continue assez curieusement la vie à son retour de l'îlot de Midway. Logiquement il devrait être ruiné, comme son associé, puisque l'épave, achetée quarante mille dollars, n'a même pas couvert les frais du voyage de la goëlette. Mais Stevenson, qui volontiers considère notre vie comme un jeu où règne le hasard, a pris soin non seulement de lui conserver intactes ses économies, grâce à un artifice d'écritures commerciales, non seulement de faire mourir à point nommé un vieux grand-père d'Edimbourg, qui lui lègue une jolie somme, mais encore de le ruiner une seconde fois, et d'en faire pour terminer l'ami et l'associé du richissime Carthew, l'aventurier compromis dans l'affaire du *Flying Scud*, qui lui équipe une superbe goëlette de plaisance. Il fait depuis lors, en amateur, le commerce dans les mers australes. Stevenson le rencontra paraît-il plusieurs fois dans les îles. L'on ne s'étonne pas qu'ils se soient entendus à merveille, car il est aisé de retrouver dans Loudon Dodd, Ecossais de descendance, dilettante de vocation, et si peu américanisé, Stevenson lui-même, ses rêves, sa fantaisie et ses plus exquises nonchalances.

Stevenson est de ceux qu'on ne quitte jamais qu'à regret, car, si l'on admire l'artiste, on aime l'homme encore davantage. On n'a présenté ici qu'un des aspects d'un esprit qui fut multiple. D'autres ont apprécié le charme délicat du paysagiste, la pénétration du moraliste. Il convenait, dans une étude sur

la mer de rendre un bref hommage au subtil romancier de l'*Ile au Trésor*, de *Kidnapped*, de la *Flèche Noire* et du *Sauveteur d'Epaves*. Ce sont livres qu'on n'enferme point dans une formule, mais on donnerait volontiers comme épigraphe à leurs chapitres maritimes ces deux vers du poète :

> Charmed magic casements opening on the foam
> Of perilous seas in fairy lands forlorn.

XVIII

SWINBURNE. — ÉPILOGUE

Bien qu'Algernon-Charles Swinburne appartienne à la génération qui précéda celle de Stevenson et de Rudyard Kipling, il convenait, la chronologie s'effaçant discrètement devant la logique, de placer à l'issue de cette longue avenue cette haute et fière stature.

Swinburne est né le 5 avril 1837. Il est mort le 10 avril 1909. Point de grandes aventures à relater dans ce cycle presque parfait de soixante-douze années. L'histoire de Swinburne est celle des poèmes qui, avec une régularité magnifique, marquèrent chacune des étapes de sa vie. Il ne fut jamais populaire; il ne le sera jamais. Il dédaignait la popularité. C'était la plus aristocratique des natures, au sens antique du mot. En France il eût été royaliste, éperdument, peut-être catholique, et certainement seul de son parti. En Angleterre, il fut républicain fougueux et raffiné, libre-penseur, panthéiste, et on ne lui connut point de disciples. Sans souci des contradictions, il tint orgueilleusement à placer son pays, si naturellement monarchique et ecclésiastique, au-dessus de toutes les autres nations, même rationalistes, même républicaines. Le patriotisme

anglais fut l'un de ses cultes, grandissant avec les années. L'autre objet, plus inattendu peut-être, de ses vénérations, fut l'œuvre entière de Victor Hugo. C'est dans cette cathédrale qu'il se recueillait. Il l'orna pieusement de verrières byzantines, quelquefois dignes de l'édifice, et la fit retentir d'orgues démesurées aux innombrables échos.

La postérité n'aura pas trop de peine à faire son choix parmi les vingt volumes qu'il a laissés derrière lui. On y trouve de curieux essais en prose impatiente de prendre son vol, des drames qu'il faut bien renoncer à jouer, mais qui, lus, sollicitent le rêve, surtout des poèmes lyriques de toutes formes et de toute beauté, qui sont la partie mélodieuse et éternelle de son œuvre. C'est en eux surtout que Swinburne s'est révélé poète de la mer.

On sait qu'il descendait d'une famille de marins. Son père, l'amiral Charles-Henry Swinburne, servit avec distinction dans la Méditerranée et en Orient. Si les hasards du caractère, de l'éducation, des instincts secrets, détournèrent Swinburne de la profession paternelle, si même il montra peu de goût pour les voyages de long cours, la mer n'en exerça pas moins sur lui depuis son enfance jusqu'à l'âge le plus avancé une irrésistible séduction. Elevé sur les côtes du Northumberland il ne la perdit guère de vue dans la suite, partageant ses loisirs entre la mer du Nord et les deux rives de la Manche, soit sur les falaises normandes, où il fit maint séjour, soit dans l'île de Wight, sa retraite de prédilection.

Dans un des *Chants des Grandes Eaux* il conte, idéalisant à peine son aventure, comment, après ses

erreurs juvéniles, il revint à la mer pour y trouver la force et la sérénité.

Thalassios, fils de l'onde, avait été confié dès sa naissance aux soins d'un guerrier vénérable. Ce sage précepteur lui transmit les grandes vérités, les sentiments profonds qui de la vie font un absolu plus fort que le destin et plus fort que les dieux : l'esprit de liberté, l'esprit de sacrifice, l'amour chéri pour l'amour même, la haine du mal, la haine de la servitude. Et les vents et les flots commentent ces leçons.

L'enfant grandit. Un jour qu'il errait par les grèves, il trouve l'Amour sur son chemin. L'Amour sourit, et son regard a toute la douceur des choses tristes. L'Amour parle, et sa voix, qui convie au plaisir, a la mélancolie du tombeau. Soudain, se révélant dans sa funèbre majesté, il se redresse de toute sa hauteur et dit à l'adolescent éperdu :

Je suis celui qui fus ton seigneur avant ta naissance.
Je suis celui qui serai ton seigneur jusqu'à ce que tu retournes [à la terre.
Je rends la nuit plus sombre, et tous les lendemains
Plus sombres que la nuit dont les ténèbres sont mon haleine.
O insensé, mon nom est Chagrin !
Insensé que tu es je m'appelle la Mort !

Thalassios suit l'Amour et connaît l'amertume.

Mais voici qu'insultant à toutes les tristesses de son âme se déchaîne contre lui la rafale des vertus envieuses et haletantes. Des psaumes aboyants font cercle autour de sa vie. D'abord étonné de leur clameur, bientôt magnifiquement réjoui de cette morale en émoi, Thalassios rejette la mélancolie comme un manteau, et aux regards de tous prend scandaleuse-

ment la joie pour sa compagne, sensuelle et jamais assouvie.

Cependant la déesse des eaux cherchait partout son jeune fils, son oiseau des mers. Elle lui destinait, car l'âge était venu, les dons les plus exquis que la terre et les cieux, et les eaux puissent offrir à leurs favoris (songer ici à des guirlandes d'algues marines, aux blancheurs des écumes, à la douceur des nymphes, aux rosées blondes sur les plages). Mais Thalassios demeurait introuvable. Il eût fallu pour le découvrir, dit le poète, descendre jusqu'aux antres sourds où les Bacchantes célèbrent leurs mystères redoutés et mettent sous le joug les panthères et les humains. Thalassios était leur convive, allait-il être leur victime ?

Pas encore cependant. Certain hiver, à l'aube, fatigué de servitude, il quitte ces retraites douteuses et retourne aux plages natales. Tandis qu'il se repose à l'abri d'un rocher un songe vient le visiter. Il voit s'ouvrir pour lui les demeures sous-marines qui jadis, les poètes en témoignent, reçurent les Aristée, les Endymion, et Marinel, fils de Cymoënt aux noirs sourcils. Des lueurs glauques, caressantes, épurées par les ondes, mollement l'enveloppent. Le sourire maternel dissipe en lui toute amertume. La source des pleurs délicieux se rouvre en son cœur rajeuni. La vie lui apparaît comme une promesse de victoire. Palpitant aux graves harmonies des vents et des eaux, il sent la poésie monter en lui comme une marée. Le moment est venu de lui révéler sa destinée : Il sera le poète des brises marines et des flots du large...

Swinburne n'a point démenti ces grandes espérances, mais c'est à sa façon, étrangement, qu'il a aimé, qu'il a chanté la mer.

Il la célèbre sans tendresse. Il la considère d'un œil froid. Dans un poème qu'il adresse à la mouette il fait de l'oiseau de mer le symbole de sa poésie. Son œuvre est en effet moins un chant qu'un vol, l'harmonie y étant moins sensible que le rythme. C'est une poésie blanche, aux coups d'aile déliés, impavides, hivernaux.

Il considère la mer d'un œil trouble. Ce n'est pas un voyant, c'est un visionnaire dans l'esprit tourmenté duquel l'idée vient de mille façons envahir et submerger l'image. Il promet le paysage, mais il ne le tient point. Les silhouettes esquissées s'enveloppent de brumes spirituelles. Comme, en le lisant, ceux pour qui le monde extérieur existe doivent regretter les contours si précis d'un Spenser, d'un Shakspeare, d'un Tennyson, penseur modeste, mais si minutieux artiste. Shelley lui-même paraît lucide, explicite, car ici pensées, images, apparences et le verbe lui-même ont les retours, l'incertitude et les pâles reflets des mers agitées.

Ses marines sont strictement indescriptibles. Les définir c'est les altérer. Il faut se contenter de recueillir, de signaler quelques traits, pour indiquer à la rêverie des perspectives possibles.

Pour s'imaginer la mer telle qu'il la voit, il faut d'abord oublier l'homme et ses œuvres. Nous sommes ici aux antipodes de Stevenson, de Kipling, des océans navigables et populeux. Et pourtant c'est la Manche, la mer du Nord; mais les vaisseaux

ont disparu; plus de voile, plus de fumée joyeuse de steamer. Sur le rivage même à peine quelques signes d'humanité, chemin rongé des vents, ruine de jardin abandonné, tombes éparses d'un cimetière. Nulle végétation, sauf quelques plantes brûlées de vent et de sel, et plus bas, plantes à peine, les algues dans le désarroi des rochers. Vers l'horizon, du côté de la terre, les caps et les baies alternent sans fin, vont se perdre dans le vague, dans l'illimité. Le regard s'en détourne bientôt, indifférent, et c'est sur les eaux qu'il se fixe.

Leur figure, leurs attitudes varient avec chaque heure du jour, avec chaque souffle, chaque nuage qui passe. Swinburne sait le moment où, plus qu'à aucun autre, la mer est elle-même. Ce n'est point durant les tourmentes. La tempête, convulsion, disperse ce qui est unité. D'ailleurs pour que se manifeste toute l'énergie des eaux, il suffit au poète d'une seule vague, une grande lame dure, toute d'une pièce, nue, sans jeux de lumière, n'acceptant d'autre ornement qu'un effritement d'embruns envolés à sa crête; sa beauté réside en sa force, car elle barre toute l'étendue, sévère, inaccessible, infranchissable.

Les marées montantes offrent de ces rencontres émouvantes. Mais fussent-elles même dépourvues (les jours de calme par exemple) de ces passages de hautes lames, le spectacle journalier qu'elles présentent est de ceux dont Swinburne jamais ne se lasse. Il veut que l'heure de la journée joigne sa poésie à celle du flux. Point de midis triomphaux et accablants de clarté. Les couchants barrés de nuages

valent mieux. Mieux encore le crépuscule, conciliation de la lumière et de la nuit, du bruit et du silence, car c'est souvent alors que sur les rivages le flot s'apaise. Mieux encore l'aube, dont les lueurs indécises font songer à celles qui présidèrent à la naissance de toute vie et de tout mystère.

L'étale de la basse mer, aux premières heures du matin, aube du jour, aube de la marée, tel est le moment où d'instinct vous reporte la poésie marine de Swinburne. Et certes la mer (délaissons les apparences vaines) est rarement plus vivante qu'alors. Dans la suspension même de son grand rythme journalier on perçoit quelque chose d'anxieux et de palpitant. Il passe des frissons, avant-coureurs de la marée prochaine, aspirations profondes ou souffles puissants. Dans les airs, fuites de brumes, de brises, de formes obscures, car le jour n'est pas encore venu. Partout la promesse du mouvement, donnée et retirée tour à tour, comme un rappel fugitif de la déception universelle dans tous les ordres d'existence, amour, songe, pensée, mais déception préférable à la vérité possédée, car il y a place pour l'espérance sans cesse renouvelée. Et ce reflux, à peine achevé, ce flux qui déjà s'ébauche, ensemble contenus dans cette immobilité d'un instant, font songer l'un et l'autre aux flux et reflux de la vie, aux grandes alternances souveraines qui n'ont pas la régularité mécanique des choses et des idées mortes, mais qui, elles aussi, vont par élans, frémissements, révélations.

Mais déjà nous voici entraînés bien loin de la vision primitive, dans les domaines de la pensée.



Il en est presque toujours ainsi avec Swinburne. A peine avons-nous eu le loisir d'entrevoir un peu de nature que déjà le sphinx fond sur nous et nous emporte à travers la nuée confuse des systèmes. Autant s'abandonner sans résistance sur la croupe impétueuse, traverser avec lui le monde des grandes lois et attendre patiemment qu'après des détours fantastiques il revienne se poser sur la falaise, ailes repliées.

Comme Shelley, l'un de ses maîtres, et qu'il rappelle en maint endroit, Swinburne, en effet, est continuellement hanté des mystérieux problèmes auxquels le philosophe assigne des solutions, et dont seuls les poètes ont entrevu le sens et la véritable nature. Les uns, quelques-uns des plus grands, ont cherché les vérités suprêmes dans l'angoisse et le tremblement; certains même, les faibles, en gémissant. Swinburne ignore même la mélancolie. Elle ne fut jamais chez lui (qu'on se rappelle Thalassios) qu'un malaise de jeune homme. Vite il retrouva l'équilibre et ne connut dès lors, presque sans intervalles, que la sérénité et que la certitude.

Il place au centre immatériel du grand Tout, comme principe de la vie et de la joie infinies, l'esprit de liberté, éternel, continu, dont les éclipses passagères ne sont qu'illusion : s'il cessait de briller l'univers serait sans raison et sans but. Des principes ineffables, redescendons aux choses. Que voyons-nous ? Un monde dont l'origine se perd dans l'inconnu, de vastes éléments, puis des hommes achevant, de génération en génération, de vastes cycles d'histoire. L'élément a ses règles austères, absolues. Mais avec la volonté humaine paraît être

née l'indécision et le doute. Au-dessus de la longue théorie des peuples planent tour à tour le vrai, lumineux météore, ou l'erreur, nuage ténébreux. Les défaillances sont fréquentes dans l'armée en marche. Le flambeau, que se transmettent des mains robustes, menace parfois de s'éteindre sous le piétinement de l'ignorance et de la servitude. On dirait parfois, dans l'histoire des hommes, que le règne de la démence est arrivé. Les faux dieux triomphent. La terre, souillée de crimes, s'illumine de bûchers. Et même sans ces hideurs, que de longues périodes d'aveuglement où l'homme se heurte de toutes parts à l'erreur, au découragement, cherchant en vain le vrai et l'énergie profonde.

Qu'il tourne ses regards vers celle qui ne trompe jamais, vers la grande Nature qui apaise et qui fortifie. Exempte de la lutte humaine, toujours calme, toujours lumineuse, elle n'a jamais varié dans ses lois séculaires, depuis les jours crépusculaires où du trouble et de la confusion émergèrent les premiers linéaments d'un monde harmonieux jusqu'aux époques familières à l'histoire. C'est d'elle que l'homme naquit; c'est d'elle qu'il tient ce pur instinct de liberté qui, même au temps des défaillances, vit et brille obscurément en lui. Ses voies à elle sont inconnues. Par instants seulement ses rêves nous parviennent. Souvent elle semble nous oublier, nous abandonner. Mais les croyants, les hommes libres, athlètes isolés ou nations silencieuses, savent espérer en elle au delà même de l'espérance. Ils attendent, sans un mot de doute, sans un mot de blâme, même si le désespoir leur fait signe près du seuil.

« Nature, nature universelle ! » C'est vers elle que montait déjà la prière Shelleyenne. Mais de quelle nature Swinburne veut-il parler ? S'agit-il, on pourrait le croire, des grands astres, de l'infini étoilé ? Comme leurs leçons sont générales ! A dire vrai, les mouvements de la sphère céleste ne peuvent plus être invoqués avec la foi des jours platoniciens. Copernic, en immobilisant les cieux, Képler, Newton, leurs successeurs, dénouant l'écheveau des courbes fabuleuses, ont introduit partout, sous l'apparente simplicité des mouvements, une inquiétante complexité. Que sont devenues les antiques harmonies et la mélodie des sphères dans un monde dont pas un seul élément peut-être n'occupe un seul instant le même lieu, et qui fuit, sans retour, éperdument, à travers les infinis ?

Ce n'est pas à travers ces espaces vertigineux que Swinburne est allé poursuivre la Nature. Pour lui comme pour tant d'autres, la Nature universelle s'est assez vite restreinte à l'activité de la planète sur laquelle subsistent les hommes : continents, océans. Et nous voici revenus plus vite qu'on n'eût pensé et peut-être qu'il n'eût fallu, en face de la grande énigme de la mer.

On se rappelle les craintes de Shelley et les souhaits étranges qu'il formule : réduction, acclimatation, peut-être même abolition des eaux océaniques. L'attitude d'un autre grand poète de l'Océan, celui qui pour Swinburne fut plus qu'un maître, presque un dieu, l'auteur des *Contemplations*, de la *Légende*, des *Travailleurs de la mer*, et de l'*Homme qui rit*, mérite qu'on s'arrête un instant avant de passer au disciple.

Depuis les premières apparitions de Hugo sur les côtes de la Manche, les soirs où l'on entendait la mer sans la voir, jusqu'au temps où il en prit congé pour jamais, bien que de providentielles injustices lui en aient imposé pendant vingt ans le voisinage incessant, l'océan est toujours demeuré pour lui le sinistre inconnu. Que l'océan soit un être, doué de vie et de conscience, Hugo n'en a jamais douté. Les palpitations du grand diaphragme vert, s'élevant et s'abaissant entre les brèches des rochers et dans les cavernes de la côte, ces allées et venues, ces caprices, ces clameurs, ces voix, les formes de nageoires et d'ouïes, ces naseaux écumants des grandes vagues de houle, révèlent à chaque instant qu'un souffle, qu'une âme habite ce corps immense et mouvant. C'est une âme aux monstrueux instincts. Une seule apparence de règle : le flux et le reflux, et c'est par là que l'intelligence humaine a sur l'océan quelque prise. Mais que pèse cette routine acceptée, une plage découverte, une autre submergée, à côté des mouvements énormes, imprévisibles, les vagues entassées les unes par dessus les autres, les fureurs démesurées ? Quels prodigieux défis à toutes les algèbres que ces luttes de Titans où les flots, ralliant les ouragans échevelés, s'élancent à l'assaut des rochers herculéens, les étreignent en de farouches corps-à-corps ! Chose étrange, des gémissements, des bruits de sanglots s'élèvent des océans alors qu'ils se livrent à tous les transports de leur fureur. La tourmente est lamentation. Les vagues ruissellent de pleurs surhumains. Elles ont l'air de subir quelque châtiment indicible. Peut-être que la

mer trouve un soulagement dans le déchaînement de sa colère et de sa vengeance.

Une chose est certaine : elle hait l'homme. Jamais, même aux moments de calme, son hostilité contre lui ne désarme. Pour le fuir, elle se ménage des retraites inaccessibles que jamais regard humain ne pourra découvrir. Seule dans ces repaires, elle prend comme un plaisir pervers à imiter grossièrement les demeures de son ennemi, à ébaucher des temples, des sanctuaires, géométries difformes, architectures de dérision, dont les parois reçoivent comme ornement des écrasements de charnier. Elle élabore en ces mornes refuges la création de monstres dont la lumière du jour serait épouvantée. Le cruel, l'immonde y rampent et y fourmillent. Elle y conserve jalousement les effroyables restes de la nature-hydre contre laquelle l'homme eut jadis à se défendre. L'horrible est ici la loi. Rien de plus sinistre que ces larves dévorantes, rôdant, cherchant, palpant dans les ténèbres.

La mer favorise leurs desseins, leurs embûches. Parfois elle intervient elle-même, et ses interventions sont des attentats. Le naufrage est un homicide prémédité et raffiné. Elle ne se contente pas de noyer les hommes et de lancer le navire contre la roche. Elle s'y acharne ; elle mord, brise, pulvérise, descend jusqu'à la petitesse.

Quelles leçons l'homme pourrait-il lui demander ? Quelle attitude possible à son égard sinon celle de la lutte ? Et c'est pourquoi les *Travailleurs de la Mer*, œuvre en laquelle Hugo a concentré ses visions, ses songes sur l'océan, célèbrent magnifiquement, non point, comme on pourrait le croire sur la foi du

titre, la collaboration de l'homme avec l'élément, mais leur antagonisme; l'intelligence et la volonté humaines, mises au service du bien, de la grâce et de l'amour, livrent combat à l'énorme et brutale créature. La victoire de Gilliat ne doit point faire illusion. L'océan n'a pas usé de toute sa puissance, quoi qu'en dise le poète, dans la rencontre des Roches Douvres. Etant donnés les deux adversaires en présence, le monstre devait avoir le dessus. Il devait engloutir Gilliat, sa barque, la machine naufragée, de même qu'il engloutit toutes ces barques, ces Léviathans, qui passent, métaphores sombres, dans les *Contemplations* et la *Légende des Siècles,* car même les plus sereines de ces œuvres sont hantées de catastrophes quand l'océan se montre à l'horizon. La mer est la menace éternelle. Elle est le triomphe du Mal et de la Mort.

Swinburne admire, mais ne souscrit point au symbole du Maître.

Spectacle digne d'être médité : c'est la même mer qu'ils ont considérée, aux mêmes époques presque, mêmes rivages, mêmes eaux, mêmes îles de la Manche. Hugo l'a vue pleine de nuit, Swinburne pleine de clarté.

Elle est pour lui la vierge sacrée, que les années effleurent sans lui laisser de ride, aussi jeune aujourd'hui (comme la Terre, sa compagne, paraît vieille et fatiguée !) qu'elle le fut aux époques où elle émergeait du chaos. D'instinct il redécouvre tous ces subtils attributs dont les anciens, attentifs aux signes du temps sur les rivages, aux démarches des oiseaux, aux mille attitudes des flots, avaient reconnu la présence chez les divinités des ondes. La mer est



pour Swinburne la grande prophétesse, et comme l'idée s'en va s'élargissant (nous l'avons entrevu déjà) dans ces eaux du Septentrion, traversées de mille courants, indécises et régulières à la fois, agitées de la fantaisie compliquée et minutieuse des marées! Ces vagues sont pleines de devenir; elles savent, elles refléteraient, si nous pouvions y lire, le secret des plus lointains lendemains. L'âme de la mer déborde de joie (écartons résolument toutes ces ombres que les soucis et les mélancolies humaines ont accumulées sur ses bords) car, entre toutes les âmes, c'est elle qui conserve l'esprit de liberté. La Terre aussi est libre. Liberté, c'est le cri de toute la nature. Mais la Terre accepte l'apparence de la servitude; l'homme se flatte de lui imposer le joug, l'asservit aux travaux des champs. La mer est la liberté inviolée.

Cependant, à mesure que le poète en célèbre les perfections, l'ancienne inquiétude nous envahit : Qu'y a-t-il de commun entre elle et nous? Sans doute on peut aller lui demander les grandes purifications, dont l'âme sort plus vaillante et plus forte, le courage d'être, à son image, résolu et fier, alors que de toutes parts les craintes, les soucis, l'offre des servitudes profitables nous inclinent vers l'esclavage et la bassesse. Mais la grande divinité demeure indifférente. Elle se contemple elle-même en sa perfection, elle se réjouit de ses œuvres, mais elle dédaigne ces éphémères, hésitants sur ses plages, ou apparus un instant à la surface de ses eaux. Les rancunes sournoises et terribles que dénonçait Hugo ne sont pas à redouter; mais l'opposition des deux natures, d'une part l'homme, de

l'autre l'élément, subsiste toujours, l'un cherchant sa voie, péniblement, l'autre dans son isolement splendidement égoïste.

Des perspectives plus réconfortantes se sont révélées au poète, d'autant plus distinctes et précises que son regard, moins trouble, se fixait non plus sur l'humanité totale, mais sur les générations successives de la légende et de l'histoire.

Qu'une union très subtile se soit établie entre la mer et les peuples qui vivaient auprès d'elle, en elle, pour elle, qui lui confiaient leur vie et leur fortune, nul n'a jamais songé à le nier. N'est-il pas merveilleux que les idées de liberté aient eu chaque fois pour défenseurs, aux heures décisives, des peuples fils de la mer ? C'est l'Hellade s'opposant au monstrueux continent asiatique. C'est l'Angleterre, cette Grèce des temps modernes, faisant fléchir l'orgueil des maîtres de la terre. Comment ne pas soupçonner de mystiques correspondances entre la mer et ceux qui vivent sur ses bords favorisés! Et si la liberté est ce qu'il y a de plus profond au cœur du grand Tout, les nations sur lesquelles souffle l'esprit des flots ne sont-elles pas les nations élues, désignées entre toutes pour marcher à la tête de la colonne humaine ?

Influences subtiles, privilège de l'élection, Swinburne va plus loin encore. Il reconnaît, lui aussi, des interventions directes dans la lutte, mais bienfaisantes cette fois-ci. Il est aux antipodes de Hugo et le triomphe de la mer va devenir celui du Vrai et de la Vie.

Le drame d'*Erechthée,* le poème de l'*Armada*



illustrent cette doctrine hardie. Vingt années les séparent, mais l'idée n'a pas varié.

La tragédie d'*Erechthée*, que Swinburne imita de l'antique, célèbre la fin du grand débat entre Poséidon et Pallas Athéné. On sait leur ancienne querelle. Opposant puissance à puissance ils avaient fait, l'un jaillir du sol une source saline, l'autre croître l'olivier. L'olivier remporte le prix, et Poséidon, furieux de sa défaite, déchaîne tous les fléaux sur la terre chérie de Pallas. Erechthée, roi d'Athènes, a déjà vu sa fille Orythie enlevée par le redoutable Zéphire. Malgré les supplications de la vierge innocente, l'impétueux ravisseur, escorté de rafales sous lesquelles se courbent les grands pins effarés, tandis que les fleuves hésitent dans leur course, l'a saisie, l'a entraînée, pour aller célébrer dans les neiges et les nuits du Septentrion son farouche hyménée. D'autres menaces ont retenti. La douce et gracieuse Athènes est à la veille d'être submergée sous les cohortes du fils de Poséidon, l'impitoyable Eumolpe.

D'antiques prophéties annoncent cependant que la ville échappera à ce cruel destin si le roi Erechthée offre aux dieux, comme victime expiatoire, sa propre fille Chthonia. La jeune vierge, à qui l'oracle est révélé, accepte sereinement le sacrifice; elle tombe sous le fer, et au tombeau l'accompagnent ses deux sœurs plus jeunes qui, désespérées de lui survivre, peut-être aussi gagnées par la contagion du sacrifice et de l'enthousiasme divin, se sont elles-mêmes donné la mort.

Cependant le conquérant, fils de Poséidon, ayant la terreur et la nuit pour compagnes, approche en

quête de proie. Un terrible combat s'engage entre les compagnons d'Eumolpe et les guerriers d'Erechthée. Les deux chefs tombent. Alors Athéné elle-même apparaît à la reine Praxithée, seule survivante de la famille d'Erechthée, et lui révèle le secret des destins. Cette journée, si fertile en désastres, marquera la fin de la discorde qui régnait entre Athéné et Poséidon à cause de la ville élue. Ils ne rivaliseront plus pour elle que de bienfaits. Athènes illuminera la terre de sa gloire. Elle enseignera à l'univers la vérité suprême qui est la liberté. Contre les princes ténébreux venus de l'orient, le vent du Nord, qui fut son ennemi, combattra à ses côtés. La mer, qui lui fut hostile, est devenue sa protectrice, et les brises et les flots uniront leurs forces invincibles contre les ennemis d'Athènes. Tel est le don que leur apporte Pallas Athéné en échange des trois jeunes existences sacrifiées, et de celle d'Erechthée, pilote intrépide de la cité, tombé la main au gouvernail.

La sobriété marmoréenne de cette tragédie fait l'admiration de tous les artistes. Ils n'ont pas ménagé le tribut de leurs hommages aux vers antiques d'Erechthée. Mais les pensers nouveaux n'invitent pas moins à la méditation.

Poséidon, son fils Eumolpe, dont les armées ondulent comme des vagues, Zéphyre, au foudroyant essor, sont ici les incarnations des forces marines. Leur courroux, motivé, conformément à la légende, par la préférence accordée à l'olivier sur la source d'eau salée, représente l'antique courroux des eaux contre les rives, des flots indécis, errants, contre la certitude et la sécurité des champs. La cité voisine

de la mer, à qui les destinées réservent, cité des eaux, la mission sacrée de révéler aux nations les préceptes de la liberté, hésite encore sur sa vocation. Elle se serre à l'abri de la terre maternelle, sous la protection du pacifique olivier. Les tentatives de l'ouragan, brutal séducteur, y répandent l'épouvante et le désespoir. Tout progrès de l'idée réclame des sacrifices, et la conquête n'est décisive que si les victimes désignées s'offrent volontairement. En échange des précieuses existences qu'on lui dévoue, la mer, conciliée, emplit la cité de son esprit. Les hommes sentent leur cœur s'élargir ; il y entre l'amour des flots amers et profonds. Le pacte d'alliance est scellé, la mer fait son œuvre. La ville de l'olivier devient la fille adoptive des ondes marines. La sagesse s'épanouit en liberté.

Quand Swinburne célébrait ainsi l'union mystique d'Athènes et de la mer, il pouvait songer aussi aux destinées de sa patrie maritime à lui. La comparaison s'imposait : elle n'était pas au désavantage de son Angleterre natale. Les Athéniens couronnés de violettes étaient fils de la terre, autochtones. Athènes tenait au sol, tenait au continent. Mais l'île fortunée des mers septentrionales n'était-elle pas comme une belle fleur sortie du sein des eaux ? Manoir inviolable, nid de cygnes, disaient les poètes de la Renaissance. Mieux encore, en se laissant bercer aux imaginations des anciens jours, alors que le regard perçant du géologue n'avait pas encore découvert, exploré, aux profondeurs océaniques, les chaînes de montagnes sous-marines, avec leurs contreforts, leurs plateaux et leurs crêtes, émergeant çà et là, l'esprit ne pouvait-il songer à

quelque Délos, plus vaste que l'ancienne, née de la mer comme elle, et comme elle voguant à la brise ?

On commence par le rêve, et l'on finit par la croyance.

Cette idée, tant de fois exprimée avant Swinburne, le plus souvent sans grands raffinements (on ose à peine évoquer Campbell, Dibdin et le *Rule Britannia*) d'une Angleterre favorisée des flots, élue entre toutes les nations, s'affermit, se précisa, si l'on peut dire, chez le poète à mesure qu'avec les années grandissait en lui un patriotisme exclusif, fait d'orgueil, d'instincts impériaux et belliqueux, en même temps aussi qu'admirant davantage les mers anglaises, chaque année visitées, découvertes de nouveau sous tous leurs aspects, brisants, rochers noirs, falaises croulantes du Suffolk, et toujours les grèves sauvages du Northumberland, une union encore plus intime s'établissait en lui entre l'île natale et l'océan qui l'environne.

Un poème composé en 1887, à l'occasion du jubilé de la reine Victoria, associait intrépidement la mer à toutes les gloires anglaises. Les strophes plus grandioses de l'*Armada*, qui fut de l'année suivante, car on allait alors d'anniversaire en anniversaire, exposèrent splendidement cette double doctrine d'une Angleterre élue, et du concours surnaturel qu'en une des circonstances les plus tragiques de son histoire elle reçut de la vague et de l'ouragan.

La lutte qui mit aux prises l'Espagne de Philippe II et l'Angleterre d'Elisabeth revêt ici des proportions prodigieuses. Au delà du combat de l'homme contre l'homme, Swinburne, de ses prunelles ardentes, perçoit le conflit de puissances surhu-

maines. L'histoire n'a enregistré que les apparences. La réalité digne de Shelley, de Milton et d'Eschyle, c'est le duel que se livrèrent alors deux grandes divinités, d'une part un dieu usurpateur, père de l'erreur et de l'injustice, dont le nom prononcé fait tressaillir d'aise les gouffres des enfers, de l'autre l'Esprit souverain, dont les symboles sont l'amour et la liberté.

La première rencontre des vaisseaux est funeste aux sujets du dieu des ténèbres, mais elle n'est que le prélude humain d'une action plus mystérieuse et redoutable. Les vents, les flots, à qui la voix impie, jadis écoutée, voudraît imposer le silence et le calme, commencent, au souffle de l'Esprit, à s'émouvoir sourdement. Le murmure des eaux annonce que la tempête s'éveille. Les hommes n'ont plus qu'un instant pour mesurer entre eux leurs forces une dernière fois, car voici qu'entre dans la lutte l'énormité des éléments. Le vent de mer surgit, non plus le poétique vent d'ouest de Shelley, fantastique rêveur, chasseur de feuilles mortes, mais le sud-ouest farouche, plus funeste aux vaisseaux que le fer et que le feu. A son appel la mer tout entière se rue. Les hommes, pantomime dérisoire, tiennent conseil, délibèrent, considèrent des possibilités de résistance et de retour. La tempête au sourire effrayant est la seule qui, dorénavant, puisse prendre des décisions. Elle fond sur les serviteurs du Mal, les pousse impérieusement vers le nord, désert d'eau, dont les limites sont celles mêmes du monde, les flagelle en leur fuite de coups impitoyables, leur montre le long des côtes, ironie sinistre, des ports hospitaliers dont elle leur interdit le refuge. Ils sont sa proie,

son gibier, elle s'enivre de cette poursuite acharnée. Les serviteurs du Vrai ont si bien reconnu l'intervention surnaturelle que religieusement ils s'abstiennent, ils abandonnent leurs ennemis au châtiment du dieu courroucé, et regagnent en silence leurs estuaires familiers. Les flots conduisent alors la flotte sacrilège jusqu'au séjour tumultueux où les rochers et les gouffres consomment l'œuvre de destruction, et livrent enfin les tristes restes des équipages à la férocité des hommes.

Un hymne à la confusion du dieu de mensonge, à la gloire de la reine des nations, couronne le colossal récit :

Angleterre, reine des vagues, dont l'écharpe verte, inviolée, t'entoure,
O mère, radieuse comme le matin, qu'on cherche où furent tes ennemis !
Sans trêve, l'océan qui salue notre liberté, proclame leur déchéance, acclame ton triomphe...

Mère, ô mère bien-aimée, nulle autre ne saurait revendiquer ta place.
Nulle autre sur la terre ne contemple le soleil avec ton lumineux passé et comme toi vêtue de grâce.
O toi, notre mère chérie, tu n'as ni fils, ni frère ayant ta force et ta beauté.

T'abaisser? Voir la crainte s'emparer de ton cœur,
O Angleterre, vierge immortelle, chargée de vie divine et de divines espérances?
La terre se flétrira quand les regards ici tournés n'y verront plus ta clarté resplendir dans les ténèbres.

Angleterre, de ceux qui sont nés tes fils et qui par la grâce de ta gloire vivent libres,
Il n'est pas un qui vive sans au cœur le désir, sans l'ardente espérance de te servir ainsi qu'il te vénère.
Nul ne saurait te chanter : l'aile du vent de mer humilie nos chants quand il se lève pour saluer la mer.

Le morceau tout entier est de large envergure, et d'une beauté de rythme qu'on ne saurait rendre malheureusement en un autre langage.

Que penser des idées que le poète a si splendidement revêtues ? Existe-t-il vraiment des nations choisies ? Vaste question à laquelle Dieu seul pourrait répondre. S'il en est, l'Angleterre porte-t-elle le signe visible de l'élection ? Swinburne l'affirme et le proclame. Peut-être eût-il médité avec fruit les réflexions qu'une quinzaine d'années plus tôt lui suggéraient les patriotiques effusions de son maître Hugo, pardonnables au lendemain de 1870. « En lisant, disait-il, ces invocations ardentes, d'une abondance magnifique, à la France prophétesse, bienfaitrice, source de lumière, symbole du droit, nous sentons malgré nous que si l'on reconnaissait les torts passés, si l'on avouait qu'on a eu parfois recours à la trahison et à la violence contre le droit et la lumière, on donnerait plus de poids, plus d'énergie à l'expression d'un patriotisme qui, faute de ces réserves, s'expose, de la part d'un étranger, au fâcheux reproche de sectarisme, de provincialisme aveugle et partial. »

La mer a-t-elle du moins (car c'est là le prodige) soit pour le bien, soit pour le mal, constamment et visiblement favorisé l'Angleterre dans ses desseins? Est-ce à elle, posons enfin une question précise, qu'il faut, avec Swinburne, attribuer la défaite de la flotte invincible ? Les sévères historiens, qui seuls ont qualité pour répondre, opposent au poète d'énergiques démentis. Altération singulière des faits, disent-ils, transposition étrange du mystérieux. Drake, Howard, Seymour, leurs marins, leurs

canons, leurs navires ne suffisaient-ils donc pas pour que la balance s'inclinât du côté de l'Angleterre ? A quoi bon faire intervenir la mer ? Elle fut comme toujours magnifiquement indifférente. Elle favorisa, sans souci de la cause, ceux qui surent, ceux qui osèrent. L'Armada eût souri du furieux coup de vent de sud qui l'acheva, si ses capitaines, au lieu de donner le signal de la déroute, l'eussent intrépidement conservée au mouillage dans la rade de Calais, sans s'effrayer de quelques misérables brûlots. Le même coup de vent eût dissipé leurs ennemis et la mer fût devenue leur libératrice. Car la mer ne sait rien, ne travaille pour personne. Dans les débats qui s'engagent sur les flots, les volontés des hommes sont les maîtresses du destin. Les volontés les plus énergiques sont-elles toujours au service du bien, de la justice ? Drake, corsaire triomphant, vaut-il son ennemi accablé ? A quelle source puisèrent-ils, lui et ses équipages, leur confiance, leur audace, leur mépris de la mort ? Pourquoi vinrent-ils précisément à cette date, alors qu'on avait besoin d'eux ? Continuez dans cette voie, et vous arriverez assez vite à l'inexpliqué, à l'inconnaissable, au mystère de la vie, de la volonté et de l'action. Ne suffit-il pas au poète, sans qu'il soit nécessaire d'y ajouter par surcroît les illusions d'un panthéisme douant d'initiative et de dessein déterminé l'inertie et le stupide aveuglement des flots ?

Ce n'est point ici le lieu de trancher le différend entre l'historien et le poète, entre le probable et le possible. Un essai de conciliation tentera peut-être un jour quelque biographe philosophe de l'auteur

de Thalassios, d'Erechthée et de l'Armada. Pour nous, plus soucieux d'exposer les difficultés que de les résoudre, il nous aura suffi de signaler à l'attention des futurs adeptes de Swinburne (en France si peu connu) les songes auxquels il s'est complu au spectacle de l'océan et l'étrange doctrine qu'il y conçut.

*
* *

Swinburne, Stevenson, Kipling nous ont conduits jusqu'au seuil du vingtième siècle. Il convient de borner ici cette étude, malgré les séductions de l'heure présente.

Les historiens dignes de ce nom terminent ordinairement par quelques prophéties pour démontrer aux incrédules non pas seulement la réalité de leur science, ce qui serait peu, mais son utilité pratique. S'il est encore assez facile de déterminer à l'avance, en gros, la conduite vraisemblable d'une ou plusieurs nations, prises dans leur ensemble, à la condition expresse que ne surgisse dans leur existence aucun de ces événements qui font époque dans l'histoire parce qu'on ne les prévoit qu'après coup, il est infiniment plus délicat, on le conçoit sans peine, de prédire avec certitude qu'en tel temps, en tel lieu des poètes naîtront, et de définir l'angle sous lequel ils considéreront les choses et les hommes.

Quelles seront les destinées de la poésie maritime en Angleterre? Il serait téméraire d'en rien affirmer de précis.

La matière, du moins, ne fera point défaut aux futurs poètes de la mer.

Leurs plus grands devanciers (réconfortante conclusion de cette excursion à travers le passé) ont en effet donné de l'exquis, mais avec discrétion. Après Chaucer, après Spenser, Shakspeare, Milton, après même ceux du XIXe siècle qui, de notre point de vue, a fait plus à lui seul que tout l'âge précédent, qu'il reste encore à dire et, même dans les eaux qu'ils ont fréquentées, comme on peut jeter encore de triomphants coups de filet !

Que l'on songe maintenant à tout ce que les temps futurs réservent à ceux qui viendront après nous dans la science des mers et dans tous les domaines qui lui sont contigus. L'océanographie, si récente qu'elle soit, laisse entrevoir déjà des perspectives pleines de promesses. La météorologie ne fait encore que balbutier. L'observateur soucieux de sa dignité se hasarde tout juste à prédire le temps qu'il fera le lendemain. Nous n'opposons guère à l'orage, à la brume qu'une misérable défensive. Le jour n'est peut-être pas loin où l'on s'étonnera de notre imprévoyance et de notre résignation. Si l'homme ne parvient pas à discipliner les vagues il en utilisera l'élan et la violence. A quels prodigieux réservoirs de force pourra-t-il puiser quand la marée, quand la tempête, captées, canalisées, déverseront à son profit leurs formidables énergies! On ne s'aventure plus guère, en ces sortes d'objets, à assigner d'avance des limites à l'invention et à l'industrie humaines de peur de démentis prochains, parfois risibles. Il y a un siècle à peine l'éminent Dr Lardner démontrait mathématiquement à son auditoire qu'il serait toujours impossible à un bateau à vapeur d'effectuer la traversée de l'Atlantique. Quelques

années après sa démonstration les compagnies de steamers se faisaient déjà une âpre concurrence entre New-York et Liverpool. « Ce qu'il y a de certain, affirmait à Scott Russell, futur constructeur du *Great Eastern*, un directeur des arsenaux, c'est que les bâtiments de combat, eux, ne seront jamais : 1° à vapeur, 2° en fer. » Or un navire en bois s'en allant à la guerre toutes voiles dehors semblerait aujourd'hui le contemporain attardé des pirates normands, du consul Duilius ou de Thémistocle.

Chaque conquête de la science annonce une conquête de la poésie. On déplorait jadis enfantinement les découvertes de l'intelligence parce qu'elles étaient, croyait-on, funestes au rêve. « La poésie du navire est morte, la vapeur l'a tuée » répète un vieux capitaine dans un des livres de Kipling. Kipling a bien raison de n'en pas croire un mot. Après tout, le *Léviathan*, comme thème poétique, vaut bien la barque à quatre voiles. La Clyde moderne, sombre rue aux énormes fumées, où se frôlent dans la brume les flancs rugueux des grands vapeurs, éveille-t-elle moins de pensée et de songes qu'un petit port de l'ancien temps avec sa flottille de sloops ? Les lois des marées, les lois des cyclones ont-elles moins de gravité que les accès de colère du vieux Neptune ?

Et que l'on songe aussi à tout ce que les siècles futurs auront oublié, à tout ce qui, de nos histoires, sera devenu pour eux légende, mythe, fabuleuse merveille.

Qu'on songe enfin à tout ce qu'ils ne sauront jamais de science certaine, à toutes ces énigmes qui

planeront à jamais au-dessus de la pensée humaine. La mer, nous l'avons vu, paraît être leur séjour de prédilection. C'est de ses flots, c'est de ses plages qu'on les voit s'élever par essaims. Car la mer est le lieu du souci, du danger, des nuits sans lendemain. C'est dans les temples et les chapelles de ses rives que se suspendent les *ex-voto*. Il n'est point de retraite philosophique, de trépied de sibylle ou de Sinaï qui, pour la révélation des vérités profondes sur l'homme et la nature, la nature et Dieu, la justice des éléments, les sanctions collectives, l'efficacité de la prière, vaille ces rochers élevés d'où Lucrèce contemplait la tourmente, vaille surtout les planches misérables du navire en détresse. L'âme descend au delà du dogme et de la théorie. Elle va jusqu'à toucher le fond. Elle y trouve parfois la sérénité.

On sait la réflexion qu'au fort de la tempête faisait Bias de Priène, un des sept sages de la Grèce. Ses compagnons de voyage, scélérats notoires, invoquaient les dieux à grands cris : « Taisez-vous, malheureux, leur dit le philosophe. Si les dieux savent que vous êtes ici, ils voudront vous punir et nous, qui n'y sommes pour rien, nous serons entraînés dans votre châtiment. » Mot étrange que Milton eût condamné comme profane, que les Shelley, que les Swinburne, peu familiers avec certains modes de la pensée, eussent méconnu peut-être, que Byron eût dénaturé d'amertume. Shakspeare, qui comprend tout, mais qui réserve pour lui seul sa pensée intime, ne l'eût point désavoué pour l'un de ses héros. Bias manqua ce jour-là de charité ; l'acte de foi, même tardif, de ces misérables, méritait bien

quelque indulgence. Il ne manqua point de sagesse en conseillant le silence. Si la mer a ses dieux auxquels elle obéit, leur justice, leur clémence diffère tellement de la nôtre qu'il vaut mieux ne pas éveiller leur sollicitude. Qu'ils soient favorables ou qu'ils soient courroucés, le sage se redit, il redit volontiers à ceux qui s'en vont sur les flots : Faites votre devoir et laissez faire aux dieux.

TABLE DES CHAPITRES

Oberthür, Rennes-Paris (4225.11)

